Handbuch der strassenbah... zugleich als unterlage für seine ...

Karl Hilse

Zweiter Band.

Straßenbahnpolitik, -Wirthschaftslehre und -Betriebslehre.

Handbuch

der

Straßenbahnkunde

zugleich als Unterlage für seine Vorlesungen an der Königl. Technischen Hochschule zu Berlin

von

Karl Hilse

Doktor beider Rechte und der Philosophie, Straßenbahnen-Syndikus und Rechtslehrer.

Zweiter Band:

Straßenbahnpolitik, -Wirthschaftslehre und -Betriebslehre.

München und Leipzig.

Verlag von R. Oldenbourg.

1893.

Vorwort.

Kaum war am 25. Januar 1892 der erste Band des Handbuches herausgegeben, als bereits am 11. März 1892 die Preußische Staatsregierung bei dem Landtage den Entwurf eines Gesetzes über die Bahnen unterster Ordnung einbrachte, welcher in einer von der Vorlage wesentlich abweichenden Fassung schließlich die Zustimmung beider Häuser des Landtages fand. Unter dem 28. Juli 1892 als Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen (G. S. 1892 S. 225ff.) verkündet, hat dies seit dem 1. Oktober 1892 Gesetzeskraft erlangt. Demnächst haben am 22. August, 19. September 1892 und 22. April 1893 die Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten hierzu Ausführungsanweisungen erlassen, welche der letztere Minister noch durch Erlasse vom 9. November 1892 und 1. März 1893 sowie eine Bekanntmachung vom 2. März 1893 ergänzt hat.

Die Grundsätze des Gesetzes und die bei seiner Berathung ausgesprochenen Ansichten haben im zweiten Bande bereits ausgiebige Berücksichtigung gefunden, soweit sie für die Politik, die Wirthschaft und die Betriebslehre Bedeutung haben. Im Gebiete des Straßenbahnrechtes ist es dagegen durch das Gesetz zu folgenden Veränderungen gekommen:

Seit dem 1. Oktober 1892 sind die Preußischen Straßenbahnen ohne Unterschied, ob sie mit Pferde- oder einer anderen Zugkraft betrieben werden, zu Kleinbahnen und damit zu einer Abart der Eisenbahnen geworden, sodaß sie aufgehört haben, öffentliche Fuhrbetriebe im Sinne der Gewerbe-Ordnung § 37 zu sein. Deshalb hat seitdem die ortspolizeiliche Regelungsbefugniß (§ 30 S. 65ff.) und die der Ortspolizeibehörde in Uebereinstimmung mit der Gemeindebehörde übertragene Festsetzung der Fahrpreise (§ 41 S. 101ff.) für sie aufgehört. Statt dessen ist die Betriebsführung unter staatsbehördliche Aufsicht gekommen, und hat auf die Höhe der Fahrpreise und Gestaltung der Fahrpläne die Staatsaufsichtsbehörde einen dahin begrenzten Einfluß gewonnen, daß sie bei ihren Maßnahmen der Wirthschaftslage des Unternehmens Rechnung zu tragen hat und die Möglichkeit einer angemessenen Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals nicht abschneiden darf.

Für die Herstellung von Straßenbahnen ist jetzt eine staatsbehördliche Genehmigung nothwendig, welche nach Zuständigkeit und Machtbefugnissen der Behörden sowie Form des Verfahrens genau geordnet und öffentlich-rechtlicher Natur ist; die Genehmigungsdauer darf befristet werden. Dabei ist das Einverständniß des Straßenbesitzers (§ 18 S. 38ff.) nicht etwa überflüssig geworden, doch darf sein Widerspruch durch einen staatsbehördlichen Ergänzungsbeschluß beseitigt werden, was auf den Umfang der §§ 60—62 (S. 161 ff.) dargestellten Rechte Einfluß übt. Ein Erlöschen oder die Zurücknahme der Genehmigung sind zwar gesetzlich anerkannt, doch kann letztere nur auf Klage der Bahnaufsichtsbehörde bei dem Oberverwaltungsgerichte erfolgen. Einerseits ist dem

Staate ein Erwerbsrecht gegen Entgelt gegeben, andererseits wird der Unternehmer unter bestimmten Voraussetzungen zum Dulden von Anschlußgleisen und zu gewissen, ihm zu entgeltenden, Leistungen gegen die Postverwaltung verpflichtet. In weitem Umfange werden ihm schließlich Rechtsmittel gegen die Beschlüsse und Verfügungen der Behörden zugestanden, nämlich bald die Beschwerde an den Arbeitsminister, bald das Verwaltungsbeschwerde- oder das Verwaltungsstreitverfahren.

Im Königreiche Sachsen unterstehen nach der Ministerialverordnung vom 29. Dezember 1892 (1975 II A — Sächs. Wochenbl. f. Verwaltung und Polizei 1893 S. 32) die elektrischen Straßenbahnen der Königlichen Verordnung vom 26. Juni 1851, weshalb sie der Genehmigung der obersten Staatsbehörden bedürfen. Dies ist für die in Sachsen vielfach geplante Umwandlung von Bahnstrecken, welche bisher dem Pferdebetriebe dienten, in solche für elektrischen Betrieb wesentlich. Der Antrag auf Genehmigung ist von der Amtshauptmannschaft oder dem Stadtrathe behufs der weiteren Entschließung zunächst zur Kenntniß des Ministers des Innern zu bringen, welcher dabei nach der Verordnung vom 30. Dezember 1872 die technischen Vorarbeiten für den Bau von Privateisenbahnen betreffend zu verfahren hat.

In den übrigen Deutschen Staaten hat die Gesetzgebung im Gebiete des Straßenbahnwesens keine Aenderung erfahren. Selbst der Gerichts- oder Verwaltungsgebrauch ist hier durchweg gleich geblieben. Die diesseitige Darstellung des Straßenbahnrechtes trifft also, abgesehen von den vorgedachten Ergänzungen, noch heute zu.

Die günstige Beurtheilung, welche bisher das Handbuch

selbst seitens derer gefunden hat, die in Einzelheiten eine abweichende Ansicht äußerten, indem z. B. Germershausen das Werk für zu breit angelegt hält, während Andere umgekehrt in ihm noch die Antwort auf manche ihnen im Berufe aufgestoßene Fragen vermissen, wird dem Wahlspruch zum Siege verhalfen, unter dem das heute abgeschlossene Werk erscheint:

Da veniam scriptis, quorum non gloria nobis
Causa, sed utilitas officiumque fuit.

Berlin, den 25. Juni 1893.

Der Verfasser.

Inhalts-Verzeichniß.

Zweites Buch.

Die Straßenbahnpolitik.

Erster Abschnitt.

Ausführungs- und Betriebsformen.

Zweiter Abschnitt.

Die Ausbeutung der Straßenbahnen.

I. Die Ausnutzbarkeit.

II. Die Belastungsfähigkeit der Straßenbahnen.

III. Staats- oder Gemeindeunterstützung.

Dritter Abschnitt.

Behördliche Schutzmaßregeln.

Vierter Abschnitt.

Beschränkungen der Straßenbahnen.

I. Beschränkungen zugunsten der Bediensteten.

II. Schutzmaßregeln zugunsten der Außenstehenden.

Zweiter Abschnitt.

Die Betriebswirthschaft der Straßenbahnen.

I. Die Einkünfte der Straßenbahnen.

A. Die Betriebseinkünfte.

B. Nebeneinkünfte der Straßenbahnen.

II. Die Betriebsausgaben.

A. Nothwendige Ausgaben.

B. Zweckmäßige Ausgaben.

C. Anstandsausgaben.

D. Zweifelhafte Betriebsausgaben.

III. Der Betriebsüberschuß der Straßenbahnen.

Dritter Abschnitt.

Die Tilgungswirthschaft der Straßenbahnen.

Vierter Abschnitt.

Die Straßenbahn als wirthschaftliches Gut.

Viertes Buch.

Die Straßenbahnbetriebslehre.

Erster Abschnitt.

Das Verkehrsgesetz.

Zweiter Abschnitt.

Betriebsgesetz der Straßenbahnen.

Dritter Abschnitt.

Richtige Verwendung der Mittel.

I. Betriebsgegenstände.

II. Persönliche Leistungen.

Vierter Abschnitt.

Zweckmäßige Betriebsmaßregeln.

Fünfter Abschnitt.

Allgemeine Verhaltungsmaßregeln.

Zweites Buch.

Die Straßenbahnpolitik.

§ 137. Begriff und Wesen.

Die Vorstellungen und Begriffe, welche mit dem Worte Politik noch heute fortdauernd verknüpft werden, sind sehr verschieden. Den Einen[1]) bedeutet es: »Die Theorie des staatlichen Lebens und seiner Veränderungen«, den Anderen[2]): »Die Wissenschaft von den Mitteln, durch welche die Staatszwecke so vollständig als möglich verwirklicht werden«, während es nach einer dritten[3]) Ansicht zum Gegenstande und Inhalte hat »die Verwirklichung der Staatszwecke auf Grundlage gegebener Verhältnisse« und damit »den richtigen Gebrauch und die Wirkungen der zur Erfüllung der Staatszwecke thatsächlich verfügbaren Mittel.« Uebereinstimmend wird die Politik jedoch der Rechtswissenschaft als der Theorie der staatlichen Zustände gegenüber gestellt und ein »wirksames Handeln für den Staat und seine Zwecke« als ihr Ziel und ihre oberste Aufgabe bezeichnet. Die Politik zeigt also die Staatsgewalt als Willensmacht, welche durch gegebene Zustände und geschichtliche Ueberlieferungen thatsächlich beschränkt und in ihren Entschließungen bestimmt bezw. beeinflußt wird.

Träger der politischen Handlungsfähigkeit sind die für die Staatsgewalt in weiterem oder engerem Umfange zu wirken berufenen Behörden des Reichs, der Staaten, der Gemeinden, sodaß nach den Personen, welche handeln oder für die gehandelt wird,

---

1) z. B. Bluntschli in seinem Staatswörterbuche.

2) v. Mohl: Geschichte und Litteratur der Staatswissenschaften III 348.

3) v. Holtzendorff: Prinzipien der Politik (2. Aufl. 1879) 10.

von einer Reichs-, Staats- und Gemeindepolitik gesprochen werden kann.

Ihre Nahrung findet die Politik in den Thatsachen oder Veränderungen des gesellschaftlichen Lebens, deren Ursachen zu begreifen, Walten zu beobachten, Wirkungen zu erforschen und Nutzen zu verwerthen sie lernen bezw. lehren soll. Als Gegenstände, mit welchen sie zu rechnen hat, sind deshalb diejenigen Thatsachen des gegenwärtigen Gesellschaftslebens zu bezeichnen, welche nach der einen oder der anderen Richtung die Entschließung der Reichs-, Staats- oder Gemeindegewalt bezw. ihrer handelnden Behörden herauszufordern vermögen. Dieselben sind sehr mannigfaltig, indem nicht blos jede Wirthschafts- oder Lebensform, sondern sogar schon jedes wirthschaftliche Gut eine Thatsache herzustellen vermag, deren Verwendbarkeit für Reichs-, Staats- oder Gemeindezwecke in Betracht kommen kann, wie z. B. Arbeiterschutz, Gesundheit, Handel, Gewerbe, Verkehr. Jeder Gegenstand bietet von dem anderen mehr oder weniger abweichende Seiten bezüglich seiner Verwendbarkeit für öffentliche Zwecke und der Gestaltung seiner Behandlungsweise durch die Behörden. Deshalb würde es geradezu verfehlt sein, unterschiedslos die einzelnen für das Gemeinwohl verwerthbaren Gegenstände, Einrichtungen und Anstalten auf gleiche Weise und von dem nämlichen Standpunkte aus zu gebrauchen. Vielmehr darf nach diesem Gesichtspunkte und in sachlicher Hinsicht nicht blos von einer Sozial-, Gesetzgebungs-, Wirthschaftspolitik u. s. w. gesprochen, sondern innerhalb derselben (z. B. der Wirthschaftspolitik) noch weiter eine Handels-, Gewerbe-, Verkehrs-, Eisenbahn-Politik u. s. w. unterschieden werden.

Die in der Neuzeit aufgekommenen Straßenbahnen berühren in mehrfacher Hinsicht das Gemeinwohl, dienen in verschiedener Weise den Staats- und Gemeindezwecken, vermögen auf eine Reihe wirthschaftlicher Gebiete Einfluß zu üben, der Gesammtheit und dem Einzelnen nutzbar zu sein, durch sachwidrige Gestaltung dagegen schädlich zu wirken und ihre Aufgabe zu verfehlen, sodaß für die herrschende Gewalt genügender Anlaß vorliegt, mit ihnen zu rechnen und auf ihre Gestaltung Einfluß zu üben[4]). Demzufolge

[4]) Dies beweist der unterm 11. März 1892 dem Preuß. Herrenhause vorgelegte Gesetzentwurf über die »Bahnen unterster Ordnung«. Druckſ. des

darf von einer Straßenbahnpolitik geredet werden. Hierunter sind die Erwägungen zur Darstellung zu bringen, welche für die Entschließung der öffentlichen Behörden zur Erreichung eines richtigen Gebrauches und einer sachgemäßen Wirkung der Straßenbahnen maßgebend sind; ihren Inhalt geben also die Grundsätze ab, welche im Zeitenverlaufe durch die Erfahrung gewonnen sind, um auf dem Gebiete des Straßenbahnwesens nach Lage des heutigen Gesellschafts- und Wirthschaftslebens die Behörden zu bestimmen und zu leiten, indem gleichzeitig die Nützlichkeit und die voraussichtliche Wirkung der behördlichen Handlungen oder Maßnahmen abzuwägen ist. In persönlicher Hinsicht werden Reich, Staat und Gemeinde, in sachlicher Anlage und Betrieb und innerhalb beider Herstellung, Unterhaltung, Wirthschaftsergebniß und Einstellung hervorragende Beobachtungsmerkmale abgeben.

§ 138. Die Staats- und Gemeinde-Zwecke.

Die Politik eines Staates oder einer Gemeinde muß zu ihrer Grundlage die Zwecke nehmen, deren Verfolgung sein Wesen ausmacht und ihm deshalb obliegt. Daraus folgt die Nothwendigkeit festzustellen, inwieweit die Straßenbahnen für die Zwecke und Aufgaben des Staates oder der Gemeinden verwerthbar sind, also Mittel zur Erfüllung der Staats- oder Gemeinde-Zwecke abzugeben vermögen.

Ueber Art und Umfang der Staatszwecke herrscht Meinungsverschiedenheit. Bald wird die Verwirklichung der Wohlfahrt, bald des Rechtes, bald der Sittlichkeit als ausschließlicher Zweck des Staates bezeichnet. Andere[1]) benennen Wohlstand, Ordnung und Bildung als die drei Grundrichtungen der staatlichen Aufgabe oder stellen als dreifachen[2]) Zweck die nationale Macht, Freiheit bezw. Recht, Kultur auf. Jedenfalls wird die Pflege der Wohlfahrt unter steter Wahrung der Freiheit bezw. des Rechtes und der

---

Herrenhauses Session 1892 Nr. 34. Nach der Verabschiedung von dort hat seine Durchberathung eine Commission des Abgeordnetenhauses seit 4. Mai begonnen.

[1]) Schulze: System des Deutschen Staatsrechtes (1865) 136.

[2]) v. Holtzendorff 306.

eigenen Machtstellung als die vornehmlichste Staatsaufgabe zu betrachten sein.

Die Gemeindezwecke weichen nur unwesentlich von den vorberegten Staatszwecken ab. Indeß ist bei ihnen zunächst festzuhalten, daß die Ziele und das Wohl des Staates ihren eigenen in dem Falle vorgehen, wenn beide bezüglich einer zu ergreifenden Maßnahme in Widerspruch stehen. Denn die Gemeinde ist dem Staate gegenüber in ähnlicher Lage, wie jeder Staatsbürger: sie stellt nur ein Glied der im Staate verkörperten Gesammtheit dar. Ist also zur Erhaltung des Staates und Erreichung seiner Zwecke eine Maßregel heilsam, so reicht der Umstand, daß sie in ihrer Wirkung den Freiheitsäußerungen der Gemeinde Gewalt anthun und in deren Rechtskreis eingreifen würde, nicht aus, ihre Durchführung zu hindern. Vielmehr berechtigen das Wohl und der Wille der Gesammtheit, den Sonderwillen des Einzelnen oder einer zur Gemeinde vereinigten Mehrheit zu brechen. Die Unterordnung der Gemeinden unter den Staatswillen, das Zurücktreten ihrer Ziele und Macht gegen den Staatszweck findet schon darin einen sichtbaren Ausdruck, daß die Gemeinde in ihren Verwaltungsangelegenheiten der Aufsicht des Staates untersteht, wodurch die Machtstellung des letzteren im Stande, ist die Durchführung ihm nicht genehmer Gemeindemaßregeln zu hindern.

Die Handlungen, welche ein Staat oder eine Gemeinde kraft seiner Stellung auf verfassungsmäßigem Wege durch seine verordneten Organe vornimmt, heißen Staats- bezw. Gemeindehandlungen. Dieselben sind um so ersprießlicher, je vielseitiger sie den Staats- bezw. Gemeindezwecken dienen und je weniger sie in fremde Rechte eingreifen und die Freiheitsäußerungen Dritter stören. Deshalb muß ihrer Vornahme eine sorgfältige und vorurtheilsfreie Prüfung aller einschläglichen Verhältnisse, ein sachgemäßes Abwägen des muthmaßlichen Erfolges nach Nützlichkeit oder Schädlichkeit für sich oder Dritte, eine unbefangene Berücksichtigung etwaiger gegenüberstehender, wohlerworbener Rechte Dritter vorangehen. Dies gilt auch hinsichtlich von Maßregeln im Gebiete des Straßenbahnwesens.

Für die ihrerseits einzuschlagenden Wege zur Verwirklichung ihrer Zwecke und Aufgaben können Staat und Gemeinde entweder

feste Grundsätze unabänderlich verfolgen oder die Zweckmäßigkeit entscheiden lassen oder lediglich technische Erwägungen berücksichtigen. Man unterscheidet deshalb in der praktischen Politik die Principienfrage, welche z. B. zur Anwendung kommt, wenn man sich zwischen Freihandel und Schutzzoll zu entscheiden hat, oder Zweckmäßigkeitsfrage, oder rein technische Frage. Hieraus ergiebt sich für die weiteren Erörterungen eine stete Untersuchung nach jeder dieser drei Richtungen. Die Zweckmäßigkeitsverhältnisse verdienen jedoch stets den Vorzug vor allen anderweiten Erwägungen, weshalb ihnen meistentheils eine entscheidende Wirkung beizulegen sein wird.

§ 139. Inhalt der Straßenbahnpolitik.

Nach den Vorerörterungen fällt[1]) der Straßenbahnpolitik die Aufgabe zu, die Beziehungen des Straßenbahnwesens zu Staat, Gemeinde und den einzelnen Privatpersonen darzustellen. Demgemäß wird zu untersuchen sein, inwieweit Staat oder Gemeinde durch die Straßenbahnen eine Förderung ihrer Zwecke erfahren oder umgekehrt sie zu einem Eingriffe in bestehende Verhältnisse oder erworbene Rechte ausarten. Sorgfältig wird abzuwägen sein, ob und inwieweit der Nutzen ihrer Einführung denjenigen Beeinträchtigungen vorgeht, welche als Wirkung ihrer Anlage und ihres Betriebes unvermeidlich entstehen. Nicht minder werden die verschiedenen Ausführungs- und Betriebsarten nach ihrer Ersprießlichkeit oder Schädlichkeit festzustellen sein.

Wie in jedem Wirthschaftsbetriebe, stimmen bezüglich der Straßenbahnbetriebe gleichfalls die Rücksichten für das Gemeinwohl mit dem Eigennutze der Unternehmer nicht immer völlig überein. Außerdem hat der Eigennutz bei manchen Gemeinde-Verwaltungen einen bedenklichen Einfluß gewonnen, sodaß bisweilen recht eigenthümliche Forderungen unter dem Deckmantel der Gemeinnützlichkeit erhoben und verfochten werden. Damit ist die Nothwendigkeit gegeben, in derartigen Fällen die Grenze zu suchen und zu finden, in wieweit ein Eingriff in die Betriebsfreiheit und eine Belastung

---

[1]) Oben § 10 I. 20.

der Betriebe geboten oder doch wenigstens rechtfertigbar oder umgekehrt sogar als ungebührlich und verhängnißvoll zurückzuweisen ist.

Die Machtstellung des Staates und der Gemeinde wird bisweilen dahin führen, zu Gunsten der Sicherheit und Gefahrlosigkeit des Straßenbahnbetriebes der allgemeinen Bewegungsfreiheit im Straßengewühle gewisse Schranken zu ziehen. Umgekehrt wird der Rechtszweck vielleicht dazu bestimmen, zur Vermeidung von Unzuträglichkeiten oder einer Uebervortheilung die Fahrpreise zu regeln und die Beförderungsfreiheit zu begrenzen. Vornehmlich wird jedoch die Pflege der Wohlfahrt in Betracht kommen und zur Fürsorge führen, daß Anlage und Betrieb zur Bewältigung des Verkehrsbedürfnisses genügen, daß die öffentliche Gesundheit, Ordnung, Ruhe und Sicherheit gewahrt bleiben, daß etwaige Schäden aus Anlage und Betrieb gebührend ersetzt werden, daß endlich das Gemeinwohl in wirthschaftlicher Hinsicht beim Straßenbahnbetriebe seine Rechnung finde.

Zu einer wissenschaftlichen Darstellung der Straßenbahnpolitik nach ihren einschlagenden Gesichtspunkten und den verschiedenen Richtungen ist es bisher weder in Deutschland noch außerhalb gekommen. Selbst einzeln herausgegriffene Fragen haben nur dürftige Beantwortung gefunden. Daher erklärt sich die außerordentliche Unsicherheit und die abweichende Behandlung, welche die maßgebenden Staats- und Gemeindebehörden hinsichtlich der Ausführung und des Betriebes der Straßenbahnen einschlagen. Man vermißt einen einheitlichen Grundgedanken und ein zielbewußtes Handeln. Die Aufgaben der Straßenbahnpolitik werden überwiegend noch verkannt; die hohe Bedeutung der Straßenbahnpolitik als Hülfsmittel zur Erfüllung der Staatszwecke wird vielfach noch unterschätzt. Dies darf jedoch umsoweniger befremden, als bekanntlich die Eisenbahnpolitik bisher gleichfalls noch keine einheitliche und zielbewußte ist, sowie einer wissenschaftlichen Bearbeitung nach ihren sämmtlichen Grundrichtungen noch entbehrt.

Der gegenwärtigen Darstellung fällt zu, die widersprechenden Maßnahmen und Ansichten, welche auf dem Gebiete des Straßenbahnwesens Geltung bezw. Eingang gefunden haben, gegenüberzustellen, nach ihrer Zweckmäßigkeit zu prüfen und in ihrer Wirkung zu beleuchten, damit sie auf diese Weise gewissermaßen der Vor-

läufer für künftige Bearbeitungen werde. Deshalb wird darauf Bedacht zu nehmen und erkennbar zu machen sein, welche Grundsätze bereits durch die Erfahrung gewonnen und welche erst noch zu erproben sind, indem sie blos auf geltenden Anschauungen beruhen. Mithin darf der Statistik ein gewisser Spielraum nicht versagt werden.

Die Beobachtungen werden sich überdies nicht blos auf Deutschland beschränken, zumal mit Vorliebe die auswärtigen Zustände vielfach den heimischen voran gestellt zu werden pflegen. Dagegen wird allerdings geboten sein, die Mittheilungen des Auslandes nach ihrer Zuverlässigkeit zu prüfen und mit den dort herrschenden anderweiten Zuständen in Einklang zu bringen, was allerdings nicht selten zur Erkenntniß theils arger Uebertreibungen, theils der Unübertragbarkeit anderwärts bewährter Anstalten führen wird, weil vielleicht die Verhältnisse und Einrichtungen bei uns und dort völlig verschieden sind.

Um die Wohlfahrts- bezw. Zweckmäßigkeitsfragen in vollem Umfange zur Erörterung zu bringen, wird nach Darstellung der verschiedenen Formen, unter denen ihre Ausführung und ihr Betrieb geschehen kann, die Ausbeutung, der Schutz und die Beschränkung der Straßenbahnen Besprechung finden, wobei neben den allgemeinen Wohlfahrtsrücksichten die besonderen der Finanz-, Gesundheits- und Verkehrspolitik mit den daraus entspringenden Folgerungen ihre Stellung erhalten sollen.

Erster Abschnitt.

Ausführungs- und Betriebsformen.

§ 140. Der öffentliche Nutzen der Straßenbahnen.

Der Nutzen des Straßenbahnbetriebes für Staat und Gemeinde ist nicht blos auf wirthschaftlichem, sondern auch auf sittlichem Gebiete zu suchen[1]). Vormals wurde er verleugnet und allgemein gemeint, daß Straßenbahnen lediglich aus Bereicherungssucht der

[1]) Oben § 9 I 17 mit K. Hilse: Haftpflicht § 30 S. 121, Verstadtlichung § 16 S. 42ff., UnfallsgG § 10 S. 26; v. Lindheim 2.

Unternehmer erstrebt würden[2]). Die natürliche Folge einer solchen Anschauung war ein Mißtrauen der Behörden, welches in Schwierigkeiten Ausdruck fand, die dem Zustandekommen von Straßenbahnen begegneten. Man glaubte eben ausschließlich ein Erwerbsunternehmen vor sich zu haben, welches in seiner Wirkung zu Störungen der Verkehrssicherheit und Eingriffen in die bestehende Rechtsordnung ausarten müsse, sodaß kein stichhaltiger Grund vorliege, von Staats- oder Gemeindewegen derarten Anstalten und Betrieben Vorschub zu leisten. Dieser Standpunkt darf indeß gegenwärtig nicht blos in Deutschland, sondern auch darüber hinaus als überwunden angesehen werden.

Daß die Straßenbahnen gemeinnützliche, für das Volkswohl unentbehrliche, für die gedeihliche Entwickelung der örtlichen Gewerbethätigkeit sowie des Handels und des Wohlstandes zweckdienliche Anstalten sind, ist heute nicht mehr zu bezweifeln. Vielmehr hat die Entwickelungsgeschichte[3]) der Deutschen Straßenbahnen während der ersten 25 Jahre ihres Bestandes die heilsame Wirkung des Straßenbahnbetriebes für die öffentliche Gesundheitspflege, für die Hebung der Sittlichkeit, für die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse durch die Ersparung von Zeit und Kraft bei Ausführung nöthiger Ortsveränderungen zwischen Wohnung und Arbeitsstätte oder Unterrichtsanstalt, für die Ausnutzung der Arbeitskraft und vortheilhaftere Gestaltung der Arbeitszeiten überzeugend dargethan, sowie ferner ihren ersprießlichen Einfluß auf die Landwirthschaft[4]), Viehzucht, Wagenbau, Kapitalsanlagen erkennbar gemacht. Gleiche Erfahrungen sind in Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Frankreich, England durchweg gleichfalls während einer länger als 25jährigen Beobachtungszeit gewonnen. Ueberdies haben nicht allein die bestehenden Straßenbahnbetriebe überall an örtlicher Ausdehnung und Benutzungsstärke zugenommen, sondern noch dazu von Jahr zu Jahr weitere Betriebsfelder erlangt, nämlich an neuen Orten Eingang gefunden. Diesen Thatsachen gegenüber muß die Unentbehrlichkeit als überzeugend erwiesen gelten.

Keineswegs kommen die Straßenbahnen, wie vielfach gemeint

---

[2]) Ztschr. f. Lok.- u. Straßenb. III 169, UnfallsgG § 2 S. 5.

[3]) Polytechnisches Centralbl. II. (1890) 221 ff. 235 ff.

[4]) Tramway und Zuckerfabrikation in Straßenbahn I 241.

wird, überwiegend nur dem ärmeren Theile der Bevölkerung zu gute. Zwar schrecken einzelne besonders Reiche oder Vornehme noch immer davor zurück, die Straßenbahnen für ihre Beförderungszwecke zu benutzen, und sind umgekehrt außergewöhnlich Arme, weil das geringe Fahrgeld für sie unerschwinglich ist, von der Gebrauchsmöglichkeit ausgeschlossen, gleichwohl zeigt schon ein flüchtiger Ueberblick, daß in allen Bevölkerungskreisen nach oben und unten die Benutzung der Straßenbahnen zunimmt. Dazu tritt der mittelbare Nutzen für Personen, welche zwar für ihre Ortsveränderungen dieses Verkehrsmittel nicht selbst gebrauchen, indem sie dadurch zur Verwerthung ihrer Erzeugnisse oder Besitzungen gelangen, z. B. gezogene Pferde, gewonnenes Körnerfutter, in entfernten Lagen er richtete Wohnungen los zu werden vermögen.

Giebt schon die Vielseitigkeit und Allgemeinheit des Nutzens, welchen die Straßenbahnen bieten, begründeten Anlaß, von einer Förderung des Gemeinwohles durch sie zu sprechen, so muß solches noch mehr in die Augen springen, wenn man den Einfluß auf die verschiedenen Aufgaben des Staates oder der Gemeinde zurückführt, also ihre Wirkungen zum Staats- oder Gemeindezwecke in Beziehung setzt.

Unverkennbar hat der Staat für Hebung der Sittlichkeit, Verminderung der Sterblichkeit, Verbesserung der wirthschaftlichen Lage seiner Unterthanen zu sorgen. Die Wohnungsfrage übt hierauf keinen geringen Einfluß. Je dichter die Bevölkerung zusammen wohnt, je mehr Personen auf den einzelnen Raum zusammen gedrängt werden, ein je größerer Theil des Erwerbslohnes für die Wohnzwecke gebraucht wird, desto größer ist die Gefahr für das Gesellschaftsleben, desto höher die Ziffer der Sterblichkeit und des Verbrecherthums, desto zweifelhafter die naturgemäße Ernährung und gedeihliche Erziehung der Bevölkerung. Wenn nun eine Besserung dieser Zustände durch die Straßenbahnbetriebe nachweisbar ist, so hat der Staat die sittliche und wirthschaftliche Pflicht, der Entwickelung der Straßenbahnen thunlichst Vorschub zu leisten und vorhandene Hindernisse weitgehendst zu beseitigen[5]).

---

[5]) Diesen Standpunkt vertritt **Preußen**; er findet Ausdruck in dem Entwurfe des Gesetzes über die Bahnen unterster Ordnung. Vergl. v. **Mühlen**-

Noch näher liegt der Nutzen[6]) der Gemeinden aus dem Straßenbahnbetriebe. Denn die Hebung des örtlichen Gewerbefleißes und Handels erhöht den Wohlstand der Einwohner und damit deren Steuerkraft zu Gunsten der Gemeindeeinkünfte. Der Einzelne erlangt durch die bessere Gelegenheit zu lohnendem Erwerbe in erhöhterem Maße die Möglichkeit, über die nothwendigsten Lebensbedürfnisse hinaus Aufwendungen zu machen, die überwiegend der besseren Ernährung und weiteren Bildung zugute kommen werden. Hieraus wird mittelbar die heranwachsende Jugend gewinnen, die durch kräftigere Körperentwickelung und bessere Vorbildung für den späteren Erwerb vortheilhafter ausgerüstet sein wird. Außerdem erlangt die Gemeinde durch die rechtliche Möglichkeit[7]), die Straßenbahnbetriebe nicht blos sich abgabepflichtig zu machen, sondern sie noch dazu zur Uebernahme kostspieliger Leistungen zu bestimmen, wodurch einerseits das Gemeindeeinkommen erhöht, andererseits am Gemeindeaufwande gespart wird, eine Verbesserung ihrer eigenen wirthschaftlichen Lage. Dieselbe setzt sie in den Stand, die Steuerlast der Aermsten zu erleichtern, dieselben noch dazu reichlicher zu unterstützen, folgeweise als Wirkung des Straßenbahnbetriebes die Wohlfahrt der Nothleidenden zu verbessern, also einer ebenso wichtigen wie sittlichen Aufgabe zu genügen.

Keineswegs braucht jede Maßnahme des Staats oder der Gemeinde dem wahren Nutzen zu entsprechen, welcher aus dem Straßenbahnbetriebe erreichbar ist. Wie auf anderen Gebieten sind vielmehr auch hier Irrthum und Meinungsverschiedenheiten denkbar. Die Wirkung mancher Maßregel kann verkannt werden, der Beweggrund, aus welchem sie getroffen wurde, ein sachwidriger sein. Die einen glauben vielleicht die Stärkung der Gemeindeeinkünfte in Form möglichst hoher Betriebsabgaben, die anderen dagegen die möglichste Herabsetzung der Fahrpreise als Ziel und Aufgabe der Straßenbahnbetriebe betrachten zu sollen. Deshalb ist durchaus nicht etwa ausgeschlossen, daß Staat und Gemeinde

---

fels im Septemberheft 1891 der Preuß. Jahrbücher; Ztschr. f. Transportw. IX (1892) 107 ff.

6) Oben § 61 I 166.

7) Oben § 24 I 47, §§ 60—62 I 161—173; Preuß. GEw. §§ 5, 6.

hinsichtlich des Straßenbahnwesens den völlig entgegengesetzten Standpunkt vertreten, der erstere z. B. dem Eigennutze der Gemeinden entgegenwirkt, indem er das Zustandekommen von Straßenbahnen für anstrebungswerther hält, wie die möglichst vortheilhafteste Verwerthung des Einspruchsrechtes gegen den Gleiseinbau im Straßenkörper. Staats- und Gemeindemaßregeln brauchen deshalb keineswegs immer ungetheilte Zustimmung zu finden, indem vielmehr von Eingriffen des Staats in die Gemeindeverhältnisse bisweilen die Rede sein kann, ohne daß dieselben deshalb ungerechtfertigt sein müßten.

Gegen Ziel und Nutzen der Straßenbahnen kann schon in der Form, wie sie zustande kommen, und durch ihre Betriebsweise verstoßen werden. Deshalb zunächst werden diejenigen Staats- oder Gemeindehandlungen zu beleuchten sein, welche der Bahnanlage und Betriebseröffnung voranzugehen haben.

§ 141. Ausführungs- und Betriebsweise der Straßenbahnen.

I. Mit verschwindenden Ausnahmen sind die vorhandenen Deutschen Straßenbahnen im Wege des Privatunternehmens und durch Privatkapital geschaffen [1]). Gleiches gilt von den außerdeutschen Straßenbahnen [2]). Ursprünglich gestaltete sich das Ausführungsverfahren dahin, daß ein Unternehmer bei den Staats- und Gemeindebehörden die erforderlichen Anträge einbrachte, insbesondere die Einbaugenehmigung der Gemeinde und die polizeiliche Baugenehmigung auf eigenen Namen erwirkte, um sodann entweder durch Verwerthung der dadurch erworbenen Rechte oder durch Verkauf der von ihm vorher noch hergestellten Anlage einen Vermögensvortheil zu gewinnen, während die Absicht der Betriebsführung auf eigene Gefahr und Rechnung dem Bewerber meist fehlte. Namentlich ging die Anregung nicht etwa vom Staate oder der Gemeinde aus, sondern beide erwarteten die Anregung von

---

[1]) K. Hilse: Verstadtlichung § 7 S. 11; UnfallsgG § 12 S. 30.
[2]) Huber 30—87; Prix in Ztschr. f. Transportw. VI 21, 34, 44.

außen. Die Bewerber sind noch dazu überwiegend Ausländer[3]) gewesen, was in dem Umstande seinen natürlichen Grund hat, daß das Deutsche Kapital sich anfänglich von Straßenbahnunternehmungen fern hielt und damit dem Auslande das Feld überließ.

Allmählig begannen die Erfolge, welche einzelne Unternehmungen unmittelbar den Unternehmern und mittelbar dem Gemeinwesen des Betriebsortes gebracht hatten, den Wunsch nach Pferdebahn-Anlagen und -Betrieben bei der Ortsbevölkerung zu wecken, sodaß die Anregung von dieser ausging. Gleichwohl wurde Anstand genommen, solches als Gemeindeangelegenheit zu behandeln, die Anlage aus Gemeindemitteln zu schaffen und den Betrieb auf Gemeinderechnung zu führen. Man sah sich vielmehr jetzt noch immer nach einem Unternehmer um, dem bisweilen sogar aus Gemeindemitteln oder durch Sammlungen unter der am Zustandekommen betheiligten Bevölkerung eine Beihülfe zu den Baukosten gewährt wurde[4]). Nur wo dieser Weg nicht zum Ziele führte, entschlossen sich die Gemeinden zur Ausführung des Schieneneinbaues, um jedoch, sobald ihnen solches gelang, ihn unterwerthig an leistungsfähige Unternehmer zu veräußern[5]), oder doch wenigstens die Betriebsführung durch Dritte theils pachtweise[6]), theils auf Gemeinderechnung besorgen zu lassen[7]).

Nachdem zu Frankfurt a. M.[8]) nach hartem Kampfe die Stadtvertretung das ursprüngliche Vorhaben, den weiteren Ausbau des dortigen Bahnnetzes auf Gemeinderechnung zu bewirken, aufgegeben hatte, worin bereits früher München voran gegangen war[9]), hat neuerdings Düsseldorf[10]) den umgekehrten Weg eingeschlagen und von der bisherigen Unternehmerin das vorhandene Straßenbahnnetz eigenthümlich für die Gemeinde erworben, um es

---

[3]) Von den drei Berliner Bahnen war eine einem Dänen, eine andere einem Italiener genehmigt nach UnfallsgG § 14 S. 34^1, 36^7.

[4]) z. B. von den Berliner Vorortgemeinden Reinickendorf, Tegel.

[5]) z. B. die Berliner Vororte Mariendorf, Rixdorf, Niederschönhausen.

[6]) z. B. Köpenick, Halle Stadtbahn.

[7]) z. B. Britz, Wiesloch, Pyrmont.

[8]) Straßenbahn I 65, 74, 81, IV 101; Ztschr. f. Transportw. VI 123.

[9]) Straßenbahn I (1888) 218.

[10]) Straßenbahn IV (1891) 205, 218, 441, 451, 462.

auf Gemeinderechnung weiter auszubauen, während die Betriebsführung an einen Unternehmer verpachtet ist.

Danach giebt es gegenwärtig in Deutschland 3 Ausführungsarten:

a) durch Dritte auf deren alleinige Rechnung und Gefahr,

b) durch Dritte unter Zuschuß der Gemeinde,

c) durch die Gemeinde auf deren Rechnung.

Dagegen wird die Betriebsführung bisher allseitig durch Dritte entweder auf eigene Rechnung oder diese des Schienenwegebesitzers besorgt: die Gemeinden haben sich des Selbstbetriebes bisher ausnahmslos begeben.

II. Die Polizeibehörden sind bei Ertheilung der Bauerlaubniß ausnahmslos durch sachliche Rücksichten geleitet worden, haben nämlich lediglich geprüft, ob die geplante Anlage ohne Gefährdung der Verkehrssicherheit durchführbar ist und der Bewerber die genügende Sicherheit bietet, daß die Ausführung thatsächlich fristzeitig, vorschriftsgemäß und dauerhaft erfolgen werde. Sie haben deshalb keinen Unterschied zwischen Einheimischen und Ausländern, zwischen natürlichen oder Rechts-Personen gemacht.

Die Gemeinden haben anfänglich gleichfalls lediglich die Erwägung für ihre Entschließung maßgebend sein lassen, ob das geplante Bahnnetz den übrigen Verkehr nicht etwa stören werde, und sich nur dagegen gesichert, daß durch die Anlage nicht etwa ihre Straßenunterhaltungslast vergrößert oder nach anderer Richtung ein Aufwand aus Gemeindemitteln erwachsen werde. Dies fand darin Ausdruck, daß dem Unternehmer die Herstellung und Unterhaltung des Straßenpflasters zwischen den beiderseitigen Schutzstreifen des Bahnnetzes, der Aufwand für etwaige polizeilicherseits infolge des Bahnbaues verlangte Straßenverbreiterungen oder Regulirungen, die Wiederherstellung des früheren Zustandes bei Aufgabe der Anlage und ähnliche Lasten auferlegt und durch Kautionsbestellung gesichert wurden. Erst allmählig wurden die Ansprüche erhöht, Vortheile aus dem Betriebe gesucht und ein Einfluß auf den Betrieb und die Bahnnetzerweiterungen verlangt. Die Person des Bewerbers wurde nebensächlich behandelt, sodaß Ausländer auf die entgegenkommendste Weise und unter Hintenansetzung der einheimischen Bewerber Berücksichtigung fanden und Deutsche Gemeinde-

verwaltungen sich nicht einmal schämten[11]), die Urkunden in der Sprache des fremden Bewerbers abzufassen.

Die Gemeindeeinbaugenehmigungen lassen fast ausnahmslos genügende Sachkenntniß und Vorsicht vermissen. Lediglich diesem Umstande und damit einem Verschulden der betreffenden Gemeindeverwaltung ist es zuzuschreiben, daß an einzelnen Orten die Gemeinde von dem guten Willen des Schienenwegbesitzers abhängig und für die Dauer der bewilligten Einbaufrist des Rechtes verlustig ist, Erweiterung des Netzes und Betriebes zu fordern. Soweit sie bei den jetzigen Anlage- oder Betriebsunternehmern nicht das genügende Entgegenkommen finden, was namentlich bei Ausländern der Fall zu sein pflegt, dieselben vielmehr ihren wahren Nutzen und ihre natürliche Aufgabe verkennen, den Eigennutz der schuldigen Rücksicht auf das Gemeinwohl ungebührlich voranstellen, bietet die von den Gemeindebehörden einer früheren Zeit verschuldete Mißgriff, keine wirksame Einwirkung auf den Unternehmer sich verschafft zu haben, allerdings die Gefahr, daß unabweisbare Verkehrsbedürfnisse unbefriedigt bleiben müssen.

III. Unter Verkennen des Umstandes, daß durch genügende Vorsicht bei Abgabe der Einbaugenehmigung den Gemeindebehörden die Macht gesichert werden kann, im weitesten Umfange auf Jahre hinaus die sachgemäße Erweiterung des Bahnnetzes und Ausdehnung des Betriebes zu erzwingen, also die für das Gemeindewohl zweckmäßige Gewalt zu behaupten, werden die schuldbaren Mißgriffe der Vergangenheit und deren allerdings vielfach beklagenswerthen Folgen gegenwärtig häufig zu der Behauptung verwerthet, daß die Straßenbahnen, sowohl was Anlage, wie Betrieb betrifft, der Privatunternehmung zu entziehen seien. Man verlangt vielfach, daß Straßenbahnen als dem Gemeinwohl dienende öffentliche Verkehrsanstalten ausschließlich den Gemeinden zur Anlage und zum Betriebe vorzubehalten seien, indem man für die mißlichen Zustände, welche unleugbar an einzelnen Orten vorliegen, das Privatunternehmerthum und nicht die schuldhafte eigene Fahrlässigkeit der Gemeindeverwaltungen verantwortlich macht[12]). Andere

---

[11]) z. B. Düsseldorf mit Bryaert am 29. August 1875.

[12]) Vergl. darüber u. a. K. Hilse: Verstadtlichung der Straßenbahnen; Warrens: Wochenschr. f. Finanzw. u. Volkswirthschaft XXII Nr. 8; Ztschr.

wünschen die Straßenbahnen den Eisenbahnen gleich behandelt, sie deshalb durch den Staat oder das Reich ausgeführt und betrieben zu sehen. Umgekehrt wird von den Anhängern der Ansicht, daß die Eisenbahnen thatsächlich nur eine Art der Verkehrsstraßen seien, für welche freie Benutzbarkeit zu fordern sei, verlangt, daß Straßenbahnen zwar gleich den Gemeindestraßen aus Gemeindemitteln ausgeführt, dagegen der allgemeinen freien Benutzung überlassen werden müßten.

IV. Bei diesem Stande der heutigen Meinungsverschiedenheit bezüglich der Ausführungs- und Betriebsweise von Straßenbahnen wird also zu untersuchen sein, inwieweit

a) die Forderung der freien Bahn,
b) die Verstadtlichung der Straßenbahnen,
c) die Verstaatlichung,
d) ihre Uebernahme durch das Reich,
e) ihre Weiterüberlassung an Privatunternehmer

aus grundsätzlichen, Zweckmäßigkeits- oder Wohlfahrtsgründen Berechtigung haben und inwieweit das Gemeinwohl durch die eine oder andere Ausführungs- oder Betriebsweise gewinnen würde.

§ 142. Die Forderung freier Bahn.

Das Ziel der Eisenbahnpolitik ist die freie Bewegung auf den Schienenwegen[1]). Deshalb liegt dem Wesen der Bahnbeförderung eigentlich sehr fern, für die Benutzung der Schienenwege ein Entgelt zu erheben. Denn selbstredend muß die Abgabe der Beförderungsleistung um so theurer sein, je höhere Ausgaben auf der Betriebsführung lasten. Insofern nun die Erleichterung des Verkehrs und die Ermöglichung seiner weitestgehenden Entwickelung als der Hauptzweck der an den Weg geknüpften Verwaltungsthätigkeit er-

---

f. Eisenb. u. Dampfschifff. II 260; Ztschr. f. Transportw. VI 102. 111. 123. 137; Kapitalist 1889 S. 49; Meili: Jur. Literaturbl. I 105, sowie von Tagesbl., z. B. dagegen Leipziger Ztg. 1889 Nr. 40 Beil. 4, dafür Berliner Börsenztg. 1889 Nr. 8 Beil. 2, Leipziger Tagebl. 1889 Nr. 7. 9. 12.

[1]) Alex. Meyer: i. d. Verhandl. d. XVI. Congr. D. Volkswirthe (Berlin 1873) 95; Dorn: Aufgaben der Eisenbahnpolitik (Berlin 1874) 69; K. Hilse: Verstadtlichung § 23 S. 66; Straßenbahn V (1892) 131.

scheint, seine Erreichung jedoch dadurch gehemmt wird, wenn der Abgabepreis der Beförderungsleistung ungebührlich hoch zu bemessen ist, weil entweder zu viel Lasten darauf haften oder ein Wettbewerb ausgeschlossen ist, so wirkt die Belastung der Eisenbahnen und jede den Wettbewerb beeinträchtigende Einrichtung nachtheilig, weshalb sie dem Staatszwecke widerstreitet.

Ganz allgemein werden gegenwärtig in Deutschland die öffentlichen Staatsstraßen der freien Benutzung überlassen, was sogar von den Kunststraßen gilt[2]); ihre Anlage und Unterhaltung wird für eine öffentlich rechtliche Last erklärt. Nur auf wenigen Kunststraßen, welche im Besitze von Verbänden oder einzelnen Personen sind, wird gegenwärtig noch eine Benutzungsgebühr als Wegegeld erhoben. Damit ist für Deutschland der öffentlich rechtliche Grundsatz durchgeführt, daß zur Erleichterung und Entwickelung des Verkehres, soweit er auf Heer-, Land- oder Ortsstraßen stattfindet, Wegegeld in Wegfall zu bringen sei; Folgeweise ist als staatliche Aufgabe und als ein zur Erfüllung der Staatszwecke rechtfertigbarer Aufwand die Ausführung und Unterhaltung von Verkehrsstraßen anerkannt, soweit sie der bisher üblich gewesenen Benutzung in der dafür gangbaren Ausführungsart dienen sollten.

Warum zwischen Straßen, welche der Schienenwege entbehren, und solchen, welche für Schienenwege ausschließlich bestimmt bezw. mitbestimmt sind, grundsätzlich ein Unterschied hinsichtlich der Ausführungs-, Unterhaltungs- und Herhaltungspflicht gemacht werden müsse, ist schwer erfindlich. Denn der Gegenwerth für den Aufwand öffentlicher Mittel zur Herstellung von Land- und Heerstraßen ist ausschließlich nur in dem Umstande zu entdecken, daß sie der Landesvertheidigung, dem Handel und Gewerbe, der Zufuhr fehlender und Abfuhr überflüssiger Güter, damit aber dem Volkswohlstande dienen; der Aufwand geschieht also zur Erfüllung öffentlicher Pflichten.

---

[2]) Zur Verkehrsbeförderung sind die früher gebräuchlichen Wegegelder aufgehoben worden in Baden G 22. April 1830, Bayern V 24. Aug. 1840, Hessen G 1865, Preußen G 24. Mai 1874, Württemberg V 28. Sept. 1828 und 19. Dez. 1833, wogegen solche noch fortbestehen in Sachsen G 4. April 1838 und V 22. Okt. 1840. In den heutigen Reichslanden kennt man Wegegeld seit G 24. April 1806 nicht mehr. Vergl. Germershausen §§ 2, 19 I 22 ff., 295 ff; Löning § 146 S. 581 ff.

Die Bedürfnisse der Landesvertheidigung, sowie diese des Güterumtausches und Verkehrs werden durch Beförderungsbetriebe auf Schienenwegen weit wirksamer und vollkommener befriedigt, wie solches bei Benutzung der anderweiten Wegearten gelingt, weil nicht allein auf einmal größere Massen fortgeschafft werden können, sondern auch die Geschwindigkeit eine größere ist, mit welcher die Ortsveränderung bewirkt wird. Daher würde zufolge des Rechtsgrundsatzes, daß unter gleichen Voraussetzungen das Gleiche Rechtens sein müsse, die Verwaltungsthätigkeit darauf hinauskommen müssen, Schienenwege der freien Benutzung zur Verfügung zu stellen, d. h. solche aus öffentlichen Mitteln auszuführen und zu erhalten, damit sie dem Gemeingebrauche überliefert werden.

Zur Verwirklichung einer so weitgehenden Forderung ist es im Gebiete des Eisenbahnwesens bisher nicht gekommen. Die Ausführung von Staatsbahnen oder der Erwerb von Privatbahnen ist keineswegs in der Absicht und zu dem Zwecke erfolgt, den Grundgedanken der freien Bahn zu verwirklichen, sodaß die dahin gerichteten Erwartungen eher getäuscht als befriedigt worden sind. Im Gegentheile wird darüber geklagt, daß die Verstaatlichung der Bahnen gemeinüblich mehr als Einnahmequelle zu Gunsten der allgemeinen Staatsverwaltung, nämlich zum Gewinnen und zur Abführung reichlicher Ueberschüsse behufs Befriedigung anderweiter Staatsbedürfnisse als zur Verbesserung des Bahnnetzes, Vermehrung der Betriebsmittel, Herabsetzung des Bahngeldes, Ermäßigung der Fahrpreise für Personen oder Güter benutzt werde[3]. Die Vermehrung und Verbilligung der Beförderungsleistung hat durch die Verstaatlichung bisher noch keine Verwirklichung gefunden.

Bei dieser Sachlage läßt sich für absehbare Zeit nicht erwarten, daß die Forderung freier Bahn im Gebiete der Straßenbahnen zur Verwirklichung gelangen würde. Zwar ist die Forderung an sich bezüglich der Straßenbahnen keineswegs weniger gerechtfertigt, wie hinsichtlich der Eisenbahnen. Denn der Aufschlag für Verzinsung und Tilgung des Bauaufwandes sowie zur Erzielung eines Unternehmergewinnes bei den Straßenbahnen muß zu einer Ver-

[3]) Lehrreich sind die Verhandlungen des Preuß. Abgeordnetenhauses gelegentlich der Berathung des Etats der Eisenbahn-Verwaltung in den stenogr. Ber. 17. Legisl. IV. Session.

theuerung der Beförderungsleistung ebenso zwingend führen, wie dies das Bahngeld der Eisenbahnen thut. Nicht minder muß das Sondereigenthum des Unternehmers an dem im öffentlichen Straßenkörper ruhenden Gleiseinbau und das daraus entspringende Widerspruchsrecht gegen die Mitbenutzung[4]) durch einen Dritten die Möglichkeit eines Mitbewerbes und damit diejenigen Vortheile abschneiden, welche ein Preiswettkampf auf das Sinken der Fahrpreise zu äußern geeignet ist. Die Forderung freier Bahn wird indeß im Gebiete des Straßenbahnwesens nicht bloß durch den Bauaufwand und die naturgemäße Nothwendigkeit, ihn aus dem Betriebe zu verzinsen und zu tilgen, falls er nicht aus öffentlichen Mitteln ohne Anspruch auf Ersatz geleistet war, unerfüllbar, sondern ihrer Verwirklichung tritt gemeinüblich noch das Bestreben der Straßeneigenthümer entgegen, aus dem Widerspruchsrechte gegen den Gleiseinbau bezw. aus der Gleiseinbaugenehmigung möglichst große Vortheile für die Gemeinde heraus zu schlagen[5]). Denn das Verlangen wäre geradezu widersinnig, daß der Unternehmer des Einbaues und Betriebes auf Unternehmergewinn und sogar auf Herauswirthschaften der auf den Einbau verwendeten Beträge und deren Verzinsung verzichten solle, weil der Einzelne jedenfalls nicht die Pflicht hat, auf eigene Kosten eine Forderung zu erfüllen, vor deren Befriedigung aus öffentlichen Mitteln Staat oder Gemeinde zurückschrecken, obschon sie im Bereiche ihrer Aufgabe liegen würde.

Daß durch den Zwang, in dem für die Beförderungsleistung zu zahlenden Entgelte einen Beitrag zur Verzinsung und Tilgung des Bauaufwandes zu leisten, dem Fahrtbewerber die Ausführung der Ortsveränderung vertheuert wird, ist unverkennbar. Diese Erwägung wäre zwar geeignet, die Herstellung von Schienenwegen im Straßenkörper für die freie Benutzung aus Gemeindemitteln als Pflicht der Gemeinden erkennen zu lassen, welche die Vortheile aus der Hebung des Ortsverkehrs und dem daraus entspringenden Wohlstande der Ortsbevölkerung gewinnen würden[6]), dagegen läßt sich für absehbare Zeit noch nicht erwarten, daß die Gemeinden

---

[4]) Oben §§ 64, 65 I 177 ff.

[5]) Oben § 61 I 166 5–10.

[6]) K. Hilse in Schriften des Centralverbandes D. Grundbesitzervereine Bd. III (1892) 108—114.

ihre derzeitigen Grundsätze fallen lassen und umgekehrt nicht bloß auf Einkünfte aus dem Straßenbahnbetriebe verzichten, sondern sogar Gemeindemittel ohne Inanspruchnahme ihrer Verzinsung und Tilgung zur Ausführung von Straßenbahnnetzen verwenden werden. Geht ja sogar der Eigennutz mancher Gemeinden soweit, daß sie bei Vermeidung namhafter Vertragsstrafen dem Betriebsunternehmer verbieten[7]), eigenmächtig die Beförderungsgebühr herabzusetzen, damit nicht etwa die an sie zu leistende Abgabe dadurch verringert werde. Wo das Verständniß für die Ziele der Bahnpolitik noch so gering ist, wird eine Umkehr vom betretenen Irrwege zum Einschlagen der richtigen Bahn noch lange auf sich warten lassen.

§ 143. Der Gedanke einer Verstadtlichung.

I. Der Gedanke einer Verstadtlichung der Straßenbahnen ist erst neuerdings in den Vordergrund getreten, dagegen keineswegs völlig neu. Er liegt schon der üblichen Genehmigungs-Bedingung zugrunde, daß vereinzelt schon auf Verlangen der Straßeneigenthümer, meist jedoch erst bei Ablauf der Genehmigungsdauer der Schienenweg, bald entgeltlich, bald unentgeltlich dem Straßeneigenthümer zu überlassen sei[1]). Für dieselbe hat anscheinend der in den Eisenbahnkonzessionen übliche Vorbehalt[2]) zum Vorbilde gedient, daß der Staat zum Erwerbe des Unternehmens berechtigt sein solle, ohne daß muthmaßlich damals schon ernstlich die Uebernahme der Schienenwege beabsichtigt war. Hierfür spricht, daß der Straßeneigenthümer meist das Wahlrecht zwischen Ueberlassung und Wiederbeseitigung der Anlage verlangt und damit sich vorbehalten hat, erst die Zukunft und Entwickelung der Straßenbahnen abwarten zu können, bevor er seine Entschließung zu treffen habe.

Nachdem der Kampf gegen den Kapitalsgewinn immer weitere Kreise erfaßt hat, lag das Bestreben nahe, zunächst diejenigen Unternehmungen, welche allgemeinen Bedürfnissen abzuhelfen bestimmt sind,

---

7) z. B. Berlin, Allg. Bedingungen § 19.

1) Oben § 70 I 197; Verstadtlichung I (1888) 238, 243.

2) Preuß. G 3. Nov. 1838 § 42. Vergl. Bayern V 20. Juni 1855 § 7; Hamburg G 28. Sept. 1864 Art. 10; Preußen GEntw. §§ 5, 26, 27, 34.

für Kapitalsanlagen zu verschließen und dem Staat bezw. den Gemeinden als Verwaltungsaufgaben zuzuweisen, um den aus ihnen erzielbaren Nutzen für die Allgemeinheit zu erlangen. Ob dies Bestreben sittlich und wirthschaftlich richtig ist, mag hier unerörtert bleiben. Jedenfalls hat die Verstaatlichung der Eisenbahnen naturgemäß das Augenmerk auf die Straßenbahnen sich richten lassen und zur Forderung ihrer Verstadtlichung geführt. Es bleibt festzustellen, ob der größere Nutzen im Fortbestande der bisherigen Verhältnisse bei deren sachgemäßer Ausbildung, oder in einer geplanten Verstadtlichung zu finden sein würde und ferner ob nach Lage der heutigen Gesetzgebung eine Verstadtlichung überhaupt ausführbar ist.

Durch die Verstadtlichung der Straßenbahnen verspricht man sich billigere Fahrpreise, Ausdehnung der täglichen Betriebsdauer durch früheren Anfang und späteren Schluß, größeres Entgegenkommen auf die Wünsche von Fahrgästen bezüglich Einrichtung neuer und Veränderung bestehender Linien, eine mehr sachgemäße Betreibungsart durch weitergehende Berücksichtigung der thatsächlichen Verkehrsbedürfnisse unter Vermehrung der Betriebsmittel und Einlegen von Zwischenzügen zu Zeiten des Hauptverkehrs, größere Annehmlichkeiten der Beförderung durch geringere Ausnutzung des Wagenraumes und feinere Ausstattung. Vereinzelte gedenken über dies der Bediensteten im Straßenbahngewerbe und der angeblich erforderlichen Verbesserung ihrer Lage. Die bei den heutigen Verhältnissen den Betriebsunternehmern fehlende Möglichkeit[3]), ihren Bediensteten einen Anspruch auf Alters- und Invalidenrente zu gewähren, hat die Annahme nahe gelegt, daß dadurch die im Straßenbahndienste abgenutzten Personen der Gemeinde-Armenpflege zur Last fallen, hierdurch aber den Gemeindesäckel belasten müßten. Ihm ist das ab und zu geäußerte Verlangen an die Betriebsunternehmer entsprungen, für ihre Mannschaft nach eingetretener Arbeitsunfähigkeit zu sorgen. Weiter gehend glauben Einzelne, daß die Straßenbahnbediensteten über die Gebühr angestrengt seien, so daß eine Verkürzung der Arbeitszeit, die Einrichtung freier

---

[3]) **K. Hilse: Verstadtlichung § 13b S. 38, in der Gegenwart XXXIX 385; vergl. Straßenbahn I 244, 250.**

Tage ohne Lohnabzug und sonstige Diensterleichterungen einzutreten hätten. Wie irrig diese Annahme, wie sehr viel mehr fast allerwärts für die Bediensteten bis zur Grenze der Möglichkeit gesorgt ist, fand anderwärts Darstellung[4]). Von der Verstadtlichung verspricht man sich aber auch nach diesen Richtungen eine Abhilfe.

II. Jedenfalls würden die Gemeinden für ihren Straßenbahnbetrieb von der ortspolizeilichen Regelung nicht befreit sein[5]), der ihnen ebensogut untersagt oder beschränkt werden darf, sofern nach dem pflichtschuldigen ortspolizeilichen Ermessen Bedenken gegen ihre Betriebsführung obwalten, wie Privatunternehmern gegenüber. Gegen die Untersagung würde allerdings der Rekurs zulässig sein, gegen die Genehmigungsversagung — falls eine solche zur Einführung gelangt[6]) — jedoch jedes Rechtsmittel fehlen.

Das Obwalten polizeilicher Bedenken gegen Gemeindebetriebe ist nun nicht ausgeschlossen. Zunächst würden unzählige Kompetenzkonflikte kaum zu vermeiden und daraus recht erhebliche Schwierigkeiten bei Ausübung der ortspolizeilichen Regelungsbefugniß bezw. -pflicht zu erwarten sein[7]). Nicht selten wird, wo Gemeindeverwaltung und Ortspolizeigewalt von der nämlichen Person ausgeübt werden, im Verkennen der Grenze zwischen diesen beiden Stellungen nach der einen oder anderen Richtung ein Uebergriff eintreten. Wo indeß thatsächlich beide Gewalten äußerlich getrennt sind, wird man leicht versucht sein, aus Wohlfahrtsrücksichten hervorgegangene Forderungen oder Ablehnungen als willkürliche Maßregelungen der Ortspolizei zu kennzeichnen. Man wird von Eingriffen in das freie Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden sprechen, wo lediglich verkehrs- oder gewerbepolizeiliche Erwägungen geleitet hatten, die man schwerlich beanstandet hätte, wenn sie Privatunternehmern gegenüber geltend gemacht worden wären. Man wird leicht übersehen, daß sie im Grunde nur gegen ein Gewerbeunternehmen gerichtet waren, das mit dem Gemeindewesen eigentlich

---

4) K. Hilse: Sonntagsruhe 33—36.

5) Oben § 30 I 65, Verstadtlichung § 31 S. 88.

6) Verstadtlichung § 10 S. 28, § 11 S. 31. Im Wege ortspolizeilicher Verordnung ist bisweilen eine Genehmigungspflicht hergestellt, in Preußen wird sie landesgesetzlich durch GEw § 2 geplant.

7) Verstadtlichung § 31 S. 82².

nichts zu thun hat und zu demselben in keinem engeren Zusammenhange steht, als etwa eine Schneiderwerkstatt zur Herstellung der Gemeindediener-Kleidungen stehen würde[8]). Durch derarte Vorgänge kann jedoch leicht das für das Allgemeinwohl wünschenswerthe gute Einvernehmen zwischen Staats- und Gemeindegewalt erschüttert und ein neuer Zankapfel zwischen beide geworfen werden, weshalb allerdings eine geplante Verstadtlichung die Schienenwege vornweg von der Staatsgewalt zu bekämpfen sein könnte.

Trotz der Verstadtlichung werden der Straßenbahnbediensteten, obschon sie bisweilen polizeiliche Verrichtungen ausüben[9]), noch nicht zu unmittelbaren Staatsbeamten. Eine Veränderung in der Gattung der gegen sie oder von ihnen verübten strafbaren Handlungen etwa in der Art, daß an Stelle der heutigen Privatverletzungen oder straflosen Handlungen eine Strafbarkeit wegen Beamtenverletzung bezw. wegen Amtsmißbrauch tritt, bleibt aus[10]).

Dagegen würde die Mitwirkung der Ortspolizei bei der Anstellung der Bediensteten den Gemeindebetrieben gegenüber Geltung behalten und fortdauern[11]). Hieraus sind weitere Schwierigkeiten und Reibereien zwischen Staats- und Gemeindebehörden kaum zu vermeiden, sobald vielleicht einmal politische Gegensätze zwischen beiden Behörden bestehen und die politische Gesinnung bei Anstellungen nicht ganz aus dem Spiele bleibt. Jedenfalls können Bedienstete in den gewerblichen Unternehmungen der Gemeindeverwaltungen bei Wahlen und sonstigen Gelegenheiten leicht vermöge ihres Abhängigkeitsverhältnisses sich auf Seiten der Gemeinde gegen die Regierungsgewalt stellen[12]) und eine Verschiebung der wahren Volksstimmung herbeiführen, ohne jede Beeinflussung aus bloßer Liebesdienerei selbst dort, wo bei der Anstellung auf die politische Gesinnung der Bewerber noch ein entscheidendes Gewicht gelegt wird.

---

[8]) Schrift d. Centralverbandes d D. Grundbesitzerver. III 114, 120.

[9]) Verstadtlichung § 13 S. 35; oben § 34 I 78.

[10]) Anders im Privateisenbahnwesen. Hier werden die Bediensteten, welchen polizeiliche Verrichtungen obliegen, während der Dauer dieser Eigenschaft und für die dahin fallenden Diensthandlungen als Beamte behandelt, doch beruht das auf landesgesetzlichen Satzungen.

[11]) Verstadtlichung § 12b S. 37.

[12]) Verstadtlichung § 13c S. 38, § 32 S. 72.

III. Wer das Ziel der Eisenbahnpolitik in der freien Bewegung auf dem Schienenwege sucht[13]), wird in der Verstadtlichung gegenüber dem Privatbetriebe einen Rückschritt und eine Verschlimmerung des im Traktionsmonopol der Eigenthümer liegenden Uebels[14]) finden und gegen die Verstadtlichung sein müssen: denn mit der Verstadtlichung kommt die Gemeinde in die Lage, das Fahrgeld ihren wirthschaftlichen Bedürfnissen entsprechend so weit zu erhöhen, als sie dafür die Genehmigung der Ortspolizeibehörde[15]) nur immer zu gewinnen vermag. Statt der gegenwärtig bei der Preisbestimmung mitwirkenden drei Faktoren haben später nur noch zwei sich zu verständigen, was im Wege gegenseitigen Entgegenkommens auf verschiedenartig einander berührenden Gebieten möglich ist und nicht gerade zum Vortheil der zahlungspflichtigen Fahrgäste zu erreichen braucht.

Da die Mitwirkung der Gemeindevertreter bei der Fahrgeldfeststellung selbst dann noch entbehrlicher ist, wenn es sich um einen Gemeindebetrieb handelt, würde die Gemeindebehörde imstande sein, durch eine Fahrgelderhöhung die verweigerten Mittel für Ausgaben sich zu verschaffen, welche die Gemeindevertretung beanstandet hatte[16]).

Betriebsverbesserungen brauchen keineswegs unausbleibliche Folge einer Verstadtlichung zu sein. Denn einmal ist das Interesse der Gemeinde an der wirthschaftlichen Ausnutzung ihrer Betriebe geringer als dies jedes Privatunternehmers. Letzterer ausschließlich auf den Erwerb und deshalb auf das Schaffen von Einrichtungen angewiesen, welche solchen zu verbessern vermögen, wird unausgesetzt bestrebt sein müssen, Erfahrungen zu sammeln und zu verwerthen. Denn etwaige Einnahmeausfälle durch Abnahme der Fahrgäste werden sich ihm unliebsam fühlbar machen; dies gilt namentlich bei Erwerbsgesellschaften. Sobald die Aktionäre sich in ihren Erwartungen getäuscht sehen, werden sie ungemüthlich

[13]) Oben § 141 II 16.

[14]) Al. Meyer 95; Dorn 75.

[15]) GwO §§ 76, 79; oben § 41 I 101.

[16]) GwO § 76 verlangt bloß das Einvernehmen der Gemeindebehörde, woraus folgt, daß es einer Vorlage der Fahrgeldertarife an die Gemeindevertretung nicht bedarf.

gegen den Vorstand! Mithin kann dieser sich dem Verkehrsbedürfniß umsoweniger verschließen, als seine Mitglieder nicht fest angestellt sind. Sodann bildet für ihn der Betrieb und dessen Einrichtung den Hauptzweck seiner Thätigkeit, während für die Gemeinde er stets nur Nebensache sein wird. Endlich machen sich in Gemeindeangelegenheit bisweilen Einflüsse mehr persönlicher als sachlicher Natur geltend, welche auch auf die Lage und Betriebsweise einzurichtender Linien nicht ohne Bedeutung bleiben werden.

Keineswegs gestattet die Verstaatlichung der Eisenbahnen den Rückschluß, daß für die Gemeinden eine Verstadtlichung der ihrem engeren Verkehre dienenden Schienenwege gleichfalls rathsam sein müsse. Denn der Staat hat weitere Aufgaben als die Gemeinden, ihm liegt namentlich die Landesvertheidigung und damit die rechtzeitige Fürsorge für die Ermöglichung einer schnellen, sachgemäßen Truppenbeförderung ob. Deshalb kann er Schienenwege sogar nach Gegenden wünschen, welche bei ihrer wirthschaftlichen Lage solche sehr wohl noch entbehren könnten. Diese und ähnliche staatspolitische Erwägungen sind für den Verstaatlichungsgedanken maßgebender gewesen, als rein wirthschaftliche Zwecke. Derartige Rücksichten fallen aber für die Gemeinden weg. Bei ihnen ist die Wirthschaftsfrage und der wirthschaftliche Erfolg der Verkehrserleichterung für Gedeihen von Handel und Gewerbe die Hauptsache. Ist solcher ohne Gefahrenmöglichkeit auf anderem Wege erreichbar, so fehlt jeder zwingende Grund, die Verlustgefahr zu übernehmen und die ohnehin schon mit Arbeiten überhäuften Gemeindeverwaltungen durch neue, schwierige Geschäfte weiter zu belasten. Damit nimmt gleichzeitig die Aufgabe der Staatsgewalt aus ihrer Aufsichtspflicht[17]) zu. Daß sie solches sich aus einseitigen Rücksichten der Gemeinden ohne weiteres gefallen lassen müsse, ist jedenfalls höchst zweifelhaft.

IV. Der Einfluß der Verstadtlichung braucht keineswegs auf eine Verbesserung der Lage der Gemeinden hinauszulaufen. Von der aus der Haftpflicht für Betriebsunfälle, der Kranken- und Unfallsfürsorge, der Alters- und Invalidenversorgung entspringenden Obliegenheiten wird die Gemeinde als Betriebsunternehmerin nicht

[17]) Ihr Wesen und ihren Umfang bei Löning § 40 S. 196.

frei. Ebenso werden Ansprüche aus Sachbeschädigungen infolge Zustandes der Schienenwege gegen die Gemeinde ebensogut geltend gemacht werden können, wie gegen Privatunternehmer, sofern es sich nicht um Ansprüche gegen schuldige Beamte handelt, weil deren Ermittelung vielfach nicht gelingt, sobald die vorgesetzte Behörde seine Namhaftmachung ablehnt, oder der wirklich ausfindig gemachte verantwortliche Thäter sich durch den Auftrag eines Vorgesetzten zu decken und die Behörde ihm vielleicht darin zu helfen versucht, daß sie behufs Abschneidens des Rechtsweges einen Kompetenzkonflikt erhebt[18]).

Die Verhältnisse der Bediensteten werden durch die Verstadtlichung kaum eine Besserung erfahren. Schwerlich ist auf Gehaltszulage, Abkürzung der Dienstzeit, Erleichterung der Dienstverrichtungen, feste Anstellung und ähnliche in den Wünschen der Leute liegende günstige Veränderungen zu rechnen. Wenigstens geben die Beobachtungen in anderen Gemeindegewerbebetrieben und die dort leitenden Grundsätze keine Berechtigung zu gegentheiligen Annahmen und zur Hoffnung, daß die derzeitigen Gepflogenheiten leicht werden verlassen werden.

Unverändert werden die beiderseitigen vermögensrechtlichen Beziehungen aus dem Beförderungsvertrage[19]) bleiben, also weder die Gemeinde gegen die Fahrgäste noch umgekehrt letztere gegen sie andere Rechte erhalten oder in eine bessere Lage kommen.

V. Das wirthschaftliche Ergebniß der Verstadtlichung wird in der Preisbildung, Betriebsverbesserungen, Ergiebigkeit des Unternehmens gesucht und gefunden werden können. Nach allen drei Richtungen werden später ausführliche Untersuchungen folgen, auf welche hier nur verwiesen werden kann.

§ 147. Verstaatlichung der Straßenbahnen.

Obschon in Deutschland die meisten Eisenbahnen bereits vom Staate erworben sind und das Staatsbahnnetz immer weiter an Ausdehnung gewinnt, sodaß die bestandenen Privateisenbahnen fast

[18]) Oben § 135 I 388.
[19]) Oben § 85 I 258.

vollständig in das Eigenthum bald ihres Heimathstaates, bald eines Nachbarstaates übergegangen sind, hierdurch aber die Zahl der Privateisenbahnen immer mehr sinkt und dies alles nicht bloß für Vollbahnen, sondern auch für Bahnen untergeordneter Bedeutung oder Sekundärbahnen zutrifft, ist es gleichwohl noch nirgends dazu gekommen, daß der Staat den Erwerb und Betrieb von Straßenbahnen für seine Aufgabe gehalten und ausgeführt hätte. Vielmehr wird die Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Orte oder zwischen Nachbarorten als eine den staatlichen Aufgaben fernliegende Angelegenheit behandelt. Wenn vereinzelte Bahnanlagen geschaffen sind, welche bald im Durchschneiden, bald im Umfahren von Ortschaften einen Durchgangsverkehr ermöglichen, so soll durch sie vornehmlich dem Fernverkehre gedient oder ein Landesvertheidigungszweck gefördert werden, während der Orts- oder Vororts-Verkehr mittelst derselben nur nebenbei besorgt wird, also bloß den Neben- und nicht den Haupt-Zweck der Anlage und des Betriebes bildet[1]). Deshalb hat man bisher nur selten und schüchtern das Verlangen aussprechen hören, daß der Staat Straßenbahn-Unternehmungen erwerben oder Straßenbahnen anlegen und betreiben solle, weil auf dessen Verwirklichung kaum zu rechnen ist[2]): denn im allgemeinen liegen dem Staate nur solche Unternehmungen ob, welche mehr oder weniger der Gesammtheit zugute kommen, und umgekehrt diejenigen fern, deren Nutzen nur einem eng begrenzten Bevölkerungstheile dient, während deren Mißerfolge das Staatseinkommen ungünstig beeinflussen und damit weitere Kreise in Mitleidenschaft ziehen würden.

Bei der engen Berührung[3]) zwischen Eisenbahnen und Straßenbahnen, indem letztere allerdings eine gewisse Ergänzung der ersteren herzustellen vermögen, würde die Eisenbahnverwaltung die zunächst berufene Behörde zur Ausführung oder Uebernahme von Straßen-

---

[1]) Solches gilt z. B. von der Berliner Stadtbahn, der Hamburger Verbindungsbahn und anderen gleichartigen Anlagen.

[2]) Hamb. G 28. Sept. 1864 Art. 10 (oben § 18 I 40[4]); Preuß. GEw § 26 nimmt nur für den Staat den eigenthümlichen Erwerb solcher Straßenbahnen in Aussicht, welche als Theil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln sind. (Druckf. d. Herrenh. 34 S. 8, 26).

[3]) Oben §§ 2, 5 I 5, 9.

bahnen und zu deren Betreiben sein. Von ihr hat man indeß bisher die Nützlichkeit oder wohl gar Nothwendigkeit der Anlage oder der Uebernahme von Straßenbahnen selbst für solche Orte nicht betonen hören, wo die einmündenden Bahnen unter einander der Verbindung entbehren, weshalb die Reisenden und deren Gepäck sich anderweiter Fahrgelegenheiten vom Ankunfts- zum Abfahrts-Bahnhofe zu bedienen haben, und obschon hierzu geeignete Straßenbahnen vorhanden und verfügbar sind[4]). Sogar in Bayern und Hamburg, wo für den Staat ein Recht zum Erwerbe der vorhandenen Straßenbahnen besteht[5]), ist eine Erwerbsabsicht bisher unausgesprochen geblieben. Man hat höchstens staatsbehördlicherseits einen Einfluß darauf zu üben versucht, daß kraft der ortspolizeilichen Regelungsbefugniß[6]) geplante Bahnanlagen den einmündenden Bahnhöfen thunlichst nahe gelegt wurden.

Liegt danach zwar die Absicht einer Verstaatlichung der Straßenbahnen in weiter Ferne, so werden gleichwohl die Gründe nicht völlig unerörtert bleiben dürfen, welche für oder gegen die Anlage und den Betrieb von Straßenbahnen durch den Staat sprechen.

Die Berechtigung des Staates, aufgrund des Landeshoheitsrechtes in jedem Ortsgebiete Bahnen in den öffentlichen Straßenkörper einzulegen, kann kaum bedenklich sein. Dem Staate gegenüber hat vielmehr die Gemeinde kein Widerspruchsrecht, sodaß sie die Benutzung zur Gleisanlage und den Beförderungsbetrieb staatlicherseits darauf dulden muß[7]). Denn sind die Gemeinden zwar Eigenthümer des Straßenkörpers, so ist ihr Eigenthum jedoch dahin beschränkt, daß am Straßenkörper jede dem öffentlichen Verkehre dienliche, für die im Staate verkörperte Gesammtheit ausgeübte und ihr zugute kommende Benutzungsart freisteht. Insofern Anstalten und Einrichtungen des Staates der Allgemeinheit dienen, haben sie, soweit sie in das Gebiet des Verkehres fallen, deren Dienste die öffentlichen Straßen bestimmt sind, die Eigenschaft

---

[4]) z. B. in Berlin die Verbindung des Görlitzer, Anhalter-, Potsdamer-, Lehrter- und Stettiner Bahnhofes durch die vorhandenen Pferdebahngleise.

[5]) Oben § 18 I 40⁴.

[6]) Oben § 30 I 69².

[7]) Oben §§ 59—62 I 158—174.

einer bestimmungsgemäßen Gebrauchsart. Dem Staate muß der Ort, dem Staatswohle der Gemeindenutzen weichen, sodaß von einem Widerspruchsrechte der Gemeinden, welche sie Privatunternehmungen gegenüber besitzen, keine Rede mehr sein kann.

Wenn trotz ihres Anlage- bezw. Erwerbs-Rechtes die Staaten gleichwohl den Straßenbahn-Unternehmungen fern geblieben sind, so müssen dafür zwingende wirthschaftliche und Verwaltungs-Rücksichten maßgebend sein. Eine Verbindung mit den Eisenbahnen würde deren ohnehin schon stark belasteten Behörden einen Zuwachs an Arbeit und Verantwortlichkeit gebracht haben, welcher denselben, da bei der Eigenart beiderlei Bahnen jede von ihnen nach verschiedenen Grundsätzen zu behandeln, nicht zuzumuthen ist und jedenfalls leicht beiderlei Betriebe in ihrer gedeihlichen Entwickelung arg geschädigt haben würde. Bei Einführung getrennter Verwaltungen würden dagegen die Generalunkosten des Unternehmens gegenüber dem Privatunternehmen erheblich höher ausfallen.

Dazu kommt, daß die örtlichen Bedürfnisse allerwärts verschieden liegen, sodaß ihre sachgemäße Berücksichtigung von einer staatlichen Centralstelle für entferntere Orte leicht verfehlt wird. Müßte indeß für jeden Ortsbetrieb eine besondere Verwaltung mit weitgehenden Befugnissen eingerichtet werden, so würden die Kosten davon die Ertragsfähigkeit mancher Betriebe sehr fraglich werden lassen.

Der Uebergang zum Staatsbetriebe würde mithin weder die bessere Ausnutzung noch eine richtigere Betriebsgestaltung, noch eine Verringerung der Ausgaben oder ein Erhöhen der Erträge, also kein Steigern des Ueberschusses sichern.

Daß durch Ueberleiten der Straßenbahnen aus dem Privat- in den Staats-Betrieb die Zahl der Staatsbeamten wachsen würde, könnte nur für diejenigen bedenklich sein, welche die Unbefangenheit und Freiheit der Staatsbeamten bei Ausübung der bürgerlichen Rechte für minder geschützt halten, wie solches bei Gemeindebeamten der Fall sei, während erfahrungsgemäß gerade das Gegentheil stattzufinden pflegt. Den Werkthätigen im Straßenbahndienste stände durch Gewinnen der Beamteneigenschaft, der Pensionsansprüche, der staatlichen Fürsorge für die Hinterbliebenen gegenüber den

heutigen Zuständen[8]) allerdings ein Vortheil in Aussicht, wogegen umgekehrt die dementsprechenden Mehraufwendungen gegenüber den Privatunternehmungen die Betriebserträge belasten und Ueberschüsse schwächen müßten. Daß den civilversorgungsberechtigten Militäranwärtern durch die Verstaatlichung ein weiteres Feld zum Unterkommen[9]) eröffnet werden würde, könnte die Besorgniß wachrufen, ob deren Einstellung nicht vielleicht die Annehmlichkeit der Straßenbahnbenutzung ungünstig beeinflussen, die wohlthuende Höflichkeit und das sachgemäße Entgegenkommen, welches bei den Bediensteten der heutigen Betriebe meist angetroffen wird, durch selbstbewußte Barschheit und unbeugsames Festhalten an der eigenen Auffassung über den Sinn der behördlichen Anweisungen ersetzt werden würde.

So erscheint denn die Verstaatlichung der Straßenbahnen weder wahrscheinlich noch zweckmäßig, und jedenfalls nicht wünschenswerth[10]). Ihre Durchführung würde vielmehr in weit höherem Maße und viel schneller Unzufriedenheit der Abnehmer von Beförderungsleistungen wachrufen, wie solches hinsichtlich der Staatsbahnen eingetreten ist, in Bezug auf welche gelegentlich der jüngsten Verhandlungen des Preußischen Landtages zur Sprache gebracht worden ist, daß die Staatsverwaltung im Bestreben, möglichst hohe Ueberschüsse für allgemeine Verwaltungszwecke abzuliefern, die Vermehrung des Wagenparkes, der Betriebsmittel und die Instandhaltung bezw. Ausdehnung des Bahnnetzes zum Nachtheile für den allgem einenVerkehr ungebührlich vernachlässigt und dadurch gewisse Preistreibereien für nothwendige Lebensbedürfnisse mittelbar begünstigt habe.

---

[8]) Oben § 52 ff., § 77 ff. I 142 ff. 220 ff.

[9]) Oben § 52 I 143[13]; Preuß. GEw § 36 will die Bahnen verpflichten, hinsichtlich der Besetzung der Subalternen- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern, in so weit dieselben das 40. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, die für den Staatseisenbahndienst in dieser Beziehung und insbesondere bezüglich der Ermittelung der Militäranwärter bestehenden und noch zu erlassenden Vorschriften zur Anwendung zu bringen. Straßenbahn V 167.

[10]) Abgesehen von Bayern und Württemberg, wo ein Anlehnen an die Post möglich wäre und deshalb für die Verstaatlichung diejenigen Gründe zutreffen würden, welche nachstehend für den Anschluß an das Reichspostamt erbracht werden.

[11]) Stenogr. Bericht d. Preuß. Abgeordnetenhauses 1892.

§ 145. Straßenbahnen als Reichsunternehmungen.

Der Betrieb von Eisenbahnen geschieht bisher nur in geringem Umfange auf Rechnung des Reiches, obschon allerdings schon wiederholt der Gedanke ernsthaft erwogen worden ist, die Eisenbahnen Deutschlands für das Reich zu erwerben und zu betreiben, also Staats- und Privatbahnen dem Reiche zuzuführen. Demgemäß könnte der Gedanke für sehr fernliegend und deshalb zu einer Erörterung verfrüht erscheinen, ob die Ausführung von Straßenbahnen und die Uebernahme des Straßenbahnbetriebes durch das Reich Aussicht hat, verwirklicht zu werden. Denn alle diejenigen Erwägungen, welche die Uebernahme der Straßenbahnen für Stadt und Staat ungeeignet erscheinen lassen, sind als Gegengründe verwerthbar, daß das Reich zum Straßenbahnbau und Betriebe übergehe, zumal jedenfalls die Schlußfolgerung eine gewisse Berechtigung hat, daß ein Erwerb, welcher nicht einmal für die Gemeinde oder den Staat ersprießlich ist, solches erst recht nicht für das Reich sein könne.

In Wahrheit liegt die Sache anders. In dem Reichspostamte ist diejenige Behörde bereits vorhanden, welche mehr als jede andere in der Lage und berufen sein würde, das Straßenbahnwesen in einer dem Privatunternehmerthum vielleicht ebenbürtigen Weise zu verwalten. Bestimmt, den Weltverkehr, soweit er in der Brief-, Gedanken- und Wortvermittelung besteht, zu besorgen, gebietet das Reichspostamt an jedem Orte über eine dessen Bedarf entsprechende Verwaltungsstelle. Daraus folgt, daß das Reich bei Uebernahme der Straßenbahnen keine besonderen Behörden oder Dienststellen würde einzurichten haben, sondern die Verwaltung derselben den bestehenden örtlichen Post- und Telegraphenämtern nur anzupassen, d. h. diese den vermehrten Geschäften entsprechend zu erweitern brauchte. Es tritt dazu, daß die Personenbeförderung bis zum Aufkommen des Eisenbahnverkehrs bereits ein Hauptgeschäftszweig der Post gewesen; daß ferner in den Posthaltereien ein für Pferdepflege und Wagengestellung geschultes Personal und in den Telegraphenbeamten ein solches verfügbar ist, welches für elektrische Betriebe eine schätzenswerthe Vorbildung besitzt. Nicht

minder ist zu berücksichtigen, daß namentlich beim Uebergange zum elektrischen Betriebe durch Verbindung der Straßenbahn mit dem Fernsprech- und Telegraphen-Betriebe alle diejenigen Mißstände auf einmal beseitigt werden würden, welche sich jetzt schon (z. B. Halle) geltend gemacht haben, daß nämlich bei Einrichtung elektrischer Straßenbahnbetriebe eine Störung der vorhandenen Telegraphen- und Fernsprechleitung bewirkt und somit Unzuträglichkeiten geschaffen wurden, welche die Streitfrage[1]) zeitigten, ob der hinzutretende neue Betrieb die Kosten der erforderlichen Anstalten zum Schutze des älteren zu tragen hat, oder ob den bisherigen Betrieben zugunsten eines neuen Aufwendungen zuzumuthen sind, welche ohne seinen Hinzutritt entbehrlich gewesen wären.

Das mittlerweile durchberathene Reichsgesetz zum Schutze des Telegraphen- und Fernsprechverkehrs[2]) hat zwar in einer Form Annahme gefunden, welche die Dienstbarmachung der Elektrizität für Privatunternehmungen und damit als Triebkraft von Straßenbahnen keineswegs auf allzu große Beschränkungen und Schwierigkeiten stoßen läßt[3]), indem nicht etwa die Verwendung der Elektrizität für Gewerbeunternehmungen thatsächlich dem Reiche zur Alleinherrschaft vorbehalten ist. Gleichwohl würde die Einführung der elektrischen Triebkraft im Straßenbahnwesen durch das Reich am ehesten verwirklicht werden, da Staat und Gemeinde als Unternehmer von Straßenbahnbetrieben, sobald ein Erwerb daraus erzielt wird, Gewerbtreibende sein und den Beschränkungen des § 7a unterliegen würden.

Dem Reiche würden durch den Erwerb der bestehenden Unternehmungen, die es anzukaufen hätte, zwar Aufwendungen ent-

---

[1]) Jetzt beseitigt durch Telegr.G § 12, welches bestimmt: »Elektrische Anlagen sind, sobald eine Störung der einen Leitung durch die andere zu befürchten ist, auf Kosten desjenigen Theils, welcher durch eine spätere Anlage oder durch eine später eintretende Aenderung einer bestehenden Anlage diese Gefahr veranlaßt, nach Möglichkeit so anzulegen, daß sie sich nicht störend beeinflussen.

[2]) Stenogr. Ber. S. 1957, 1987, 3929 ff., 4317 ff., 4365 ff., 4395, 4496, 4532 ff., 4857 ff., 1879.

[3]) Telegr.G § 14: »Das Reich erlangt durch dieses Gesetz keine weitergehenden, als die bisher bestehenden Ansprüche auf die Verfügung über fremden Grund und Boden, insbesondere über öffentliche Wege und Straßen«.

stehen, welche aber sonst im Wege einer Reichsanleihe zu decken sein würden. Denn solche würde höchstens 3½ % Jahreszinsen beanspruchen, um mindestens zum Nennwerthe begeben werden zu können. Es würde der Ueberschuß, welcher aus dem Gegenüberstellen des heut vertheilten Gewinnes und des künftigen Zinsenbetrages sich ergiebt, dem Reiche für anderweite Ausgaben verfügbar sein. Außerdem hätte nach Tilgung der Anleihe das Reich das Bahnnetz unbelastet, sodaß von da ab die Beträge, welche bisher zur Verzinsung gebraucht wurden, dem Reiche verbleiben und damit die abführbaren Ueberschüsse erheblich vermehren würden.

Für das Reich würde die Uebernahme der Straßenbahnen ebenso lohnend wie würdig sein. Denn im Jahre 1889 haben[4] die Deutschen Straßenbahnen bereits mehr als 40 000 000 Mark Einnahme erzielt, dieselbe ist im steten Steigen begriffen. Sofern das Reich nicht etwa erheblich höhere Verwaltungskosten und damit Betriebsausgaben wie die Privatunternehmer beim Straßenbahnbau und -betriebe haben wird, erscheint der durch Uebernahme der Straßenbahnen erzielbare Ueberschuß immerhin keine zu unterschätzende Vermehrung des Reichseinkommens herzustellen. Denn die Gemeinden werden ihre Bereicherungsgelüste gegenüber dem Reiche nicht ausüben können. Die ungebührlichen Belastungen und Aufwendungen zugunsten der Gemeinde, unter welchen manche Privatbetriebe ertragslos sind, würde das Reich nicht zu tragen brauchen, sodaß die dafür den Privatunternehmern abgenommenen Ertragstheile dem Reiche verbleiben würden. Ihm müßte die Straßenbenutzung zur Gleisanlage kraft seines Hoheitsrechtes unentgeltlich gewährt werden[5]).

Im Reichsbetriebe würde ferner kleinliche Interessenpolitik sich weniger breit machen können, wie im Gemeindebetriebe, wo jeder Stadtverordnete die Bahn vor seiner Thür und jedenfalls innerhalb seines dadurch als Baustelle besser verwerthbaren Grundbesitzes gelegt wissen will, sodaß bei den einzelnen Maßnahmen, Einrichtungen

---

[4]) K. Hilse im Polytechn. Centralbl. II (1890) 224.

[5]) Oben II 31[3]; vergl. Preuß. GEw betr. die Bahnen unterster Ordnung § 3. Ein endgültiger Verzicht auf Ausübung des Reichshoheitsrechtes am Straßenkörper und auf dessen Inanspruchnahme zum Gleiseinbau ist dadurch nicht ausgesprochen.

und Anstellungen eine unverhältnißmäßig größere Rücksicht auf wirkliche statt vermeintliche Bedürfnisse Geltung finden würde.

Die allerdings unvermeidliche Vermehrung der Reichsbeamten, welche der Straßenbahnbetrieb durch das Reich zufolge haben müßte, wird denjenigen nicht bedenklich erscheinen dürfen, welche an Gemeindebetriebe und damit Vermehrung der Gemeindebeamten denken, zumal bei dem Anschluß an vorhandene Einrichtungen die Gesammtziffer dort geringer sein konnte, als sie für Gemeindebetriebe werden müßte.

Bei Uebernahme der Straßenbahnbetriebe auf das Reich unter Anlehnung an die Post und Telegraphie fällt ferner in das Gewicht, daß die für den Packet- und Briefverkehr vorhandenen Pferdekräfte bei dem Sonn- und Feiertagsverkehre zur Verstärkung des regelmäßigen Bedarfs Verwendung finden könnten, sowie daß die Kraftmaschinen für den einen oder anderen Betriebszweck im Bedarfsfalle für den andern zu dessen Stärkung verwerthbar sind.

Die Vorerörterungen und eine Fülle von Gesichtspunkten, deren Darlegung den Rahmen der Arbeit übersteigen würde, müssen zu der Ueberzeugung führen, daß der Reichsbetrieb der einzige denkbare Ersatz des Privatbetriebes sein würde. In ihm würden namentlich diejenigen Fälle eine einfache Lösung finden, in welchen Nachbarortsbahnen in mehrere Ländergebiete reichen. Denn höchstens könnten, solange B a y e r n und W ü r t t e m b e r g ihr Postwesen als Reservatrecht behaupten, Bahnen wie Ludwigshafen—Mannheim, welche zwei Postgebiete treffen, noch eine Sonderregelung bezw. gegenseitige Abrechnung nöthig machen.

§ 146. Der Gleisbau als Privatunternehmung.

Gegen und für die Ueberlassung der Straßenbahnen zur Ausführung und zum Betriebe durch Privatunternehmer werden grundsätzliche, Zweckmäßigkeits- und Wohlfahrts-Erwägungen ins Feld geführt, welche theils dem wirthschaftlichen, theils dem sittlichen Gebiete entnommen sind. Da hinsichtlich der Anlage und des Betriebes abweichende Ansichten und Gründe gelten, ist für beide eine getrennte Behandlung unerläßlich.

Zur Anlage an Privatunternehmer öffentliche Straßen zu überlassen, also die Einbaugenehmigung für solche zu geben, soll grundsätzlich unzulässig, zweckwidrig und gemeinschädlich sein. Dem gegenüber ist jedoch zu bemerken:

I. Darf zunächst der Umstand, daß sowohl in Deutschland wie außerhalb Straßenbahnen fast ausschließlich[1]) im Wege des Privatunternehmens und durch Privatkapital geschaffen sind, vielleicht als Belag dafür herangezogen werden, daß dieser Weg der natürlichste ist, weil er keinerlei Aufwand aus öffentlichen Mitteln beansprucht und keinerlei Verlust für die Gemeinde birgt, so soll gleichwohl nicht geleugnet werden, daß durch den Eigennutz der Unternehmer die Gemeinden und die Bevölkerung leicht die Möglichkeit verlieren, Bahnnetz und Betrieb auf die Höhe zu bringen, welche dem von ihnen für vorliegend erkannten Bedürfnisse entspricht, sobald sie versäumt haben, gelegentlich der Einbaugenehmigung eine Ausbau- und Erweiterungs-Verbindlichkeit zu sichern. Grundsätzlich braucht jedoch die Ueberlassung der Schienenanlage an Dritte nicht die benöthigte Erweiterung abzuschneiden und der Gemeinde jede Einwirkung auf Bahnbau und Bahnbetrieb zu benehmen. Es kommt eben nur darauf an, die Einbaugenehmigung durch die entsprechenden Forderungen zu belasten, wie dies z. B. der Magistrat zu Frankfurt a. M. in ausgiebigster Weise gethan hat[2]), während allerdings überwiegend solches verabsäumt ist. Demgemäß kann als stichhaltiger Grund gegen die Straßenbahn-Privatunternehmungen nicht herangezogen werden, daß die Gemeinde die Herrschaft über ihre Straßen behaupten müsse und deshalb solche zur Ausnutzung an Dritte nicht überlassen dürfe, weil sie eben eine Herrschaft sich zu wahren vermag. Folgeweise ist es unrichtig, daß grundsätzlich die Privatstraßenbahn-Unternehmungen der Machtstellung einer Gemeinde widerstreiten und die Erhaltung der

---

[1]) K. Hilse: UnfallsG § 9 S. 22, 23[16]; the Street Railway Gazette (Chikago) III (1888) Nr. 21; Karfunkel: Die Straßenbahnen der Welt; v. Lindheim 2ff. Der Preuß. GEw S. 26 erklärt die Betheiligung des Privatkapitals an Kleinbahnunternehmungen für derart wünschenswerth, daß jede schädliche Rückwirkung verhütet werden müsse.

[2]) Straßenbahn IV (1890) 101ff.; Ztschr. f. Eisenb. u. Dampfsch. IV (1891) 268ff. 295ff.

Macht über die Maaßen und der Verkehr ihre Hintertreibung fordert.

II. Die Zweckmäßigkeitsgründe für oder gegen Privat-Anlage sind überwiegend finanzieller Natur und laufen darauf hinaus, bei welcher Ausführungsweise die Gemeinde das meiste herausschlägt. Nach dieser Richtung sind hervorzuheben:

1. Die Anlagekosten werden wesentlich davon beeinflußt, in welcher Weise, durch welche Mittel und unter welchen Belastungen die Ausführung geschieht. Unternehmer, welche über große Baarmittel verfügen, bauen erfahrungsgemäß billiger und besser als diejenigen, welche längere Zahlungsfristen beanspruchen und noch dazu vielleicht nicht einmal die Gewißheit bieten, daß nach Fristablauf Zahlung anstandslos erfolgen wird Danach ist die Zahlungsfähigkeit des Bewerbers allerdings kein zu unterschätzender Umstand bei der Wahl zwischen verschiedenen Bewerbern. Steht die Leistungsfähigkeit des Bewerbers nach Höhe der verfügbaren Mittel dieser einer Gemeinde nicht nach, so wird er ausnahmlos billiger und besser bauen, als für Gemeinderechnung solches geschehen würde. Denn einerseits hat er in der Wahl der Arbeitskräfte, in der Art des Materialienbezugs, zum Herabdrücken der Preise und zur Beschleunigung der Arbeit größere Freiheit wie eine Gemeindeverwaltung, andererseits pflegen erfahrungsgemäß eigene Geschäfte besser und billiger besorgt zu werden als fremde, indem dort die Konjunkturen besser ausgenutzt werden. Jedenfalls ist die Gegenbehauptung nicht erwiesen, daß die Gemeinde eine Straßenbahnanlage billiger und besser ausführen würde, als ein Unternehmer es vermag[3]). Weit eher ist das Gegentheil daraus beweisbar,

---

[3]) Vom Heede hält (Verh. d. Preuß. Abg. 1316) gegen die Ausführung Miquel's, „daß das, was der Einzelne thun kann, er am Besten thut und man ihm also nicht entziehen solle" für die billige Bahnbauausführung unbedingt erforderlich, daß die am Bahnbau wirthschaftlich Betheiligten das nöthige Kapital zur Verfügung haben, weil, wenn sie erst auf die Bauunternehmer und die dahinter stehenden Finanzleute angewiesen seien, das Anlagekapital durch die Kosten der Finanzirung ganz beträchtlich wachse. Wie aber, wenn den Betheiligten die Erfahrungen fehlen? Werden solche nicht vielleicht theurer zu stehen kommen, wie der Aufschlag des Unternehmers, welcher durch Ersparniß an Material, Löhnen und Aufsichtskosten leicht wieder eingebracht werden kann? Viele bestehende Unternehmungen bieten Beläge gegen seine Ansicht.

daß verschiedene Vorortsgemeinden Berlins ihre Bahnanlagen durch die Große Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft haben bauen lassen, weil deren Forderung unter den eigenen Anschlagspreisen geblieben ist.

Wenn der Mitbewerb mehrerer gleichwerthiger Unternehmer in Frage kommt, wird es allerdings im wohlverstandenen Besten der betheiligten Gemeinde liegen, unter den Mitbewerbern demjenigen den Vorzug zu geben, dessen Leistungsfähigkeit größer und mehr bewährt ist. Folgeweise wird es meist ein Mißgriff sein, einen Neuling auf dem Gebiete des Straßenbahnbaues einem bereits eingeführten Unternehmer vorzuziehen, zumal, wenn seine Zahlungsfähigkeit nicht außer aller Frage steht. Gleichwohl sind bisweilen die Gemeindeverwaltungen bei der Auswahl unvorsichtig gewesen[4]. So wurde z. B. in Berlin, nachdem die Große Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft schon längst Beweise ihrer Zuverlässigkeit gegeben, ein ausländischer Unternehmer zum Bahnbaue zugelassen, aus dessen Unternehmen später die Neue Berliner Pferdebahngesellschaft gegründet wurde, und der sich als durchaus leistungsunfähig erwiesen hatte. Dieser Fall hat klar zur Erkenntniß gebracht, welchen Einfluß die Leistungsfähigkeit des Unternehmers auf Kosten und Güte des Schienenweges übt, indem die Große Berliner bei größerer Dauerhaftigkeit kaum halb so theuer gebaut hat als die Neue Berliner Pferdebahn-Gesellschaft ihr Bahnnetz bezahlen mußte.

2. Gleiches gilt von der Unterhaltung des Schienenweges in baulichen Würden. Der leistungsfähige Unternehmer bessert eintretende Schäden sofort und gründlich aus, wodurch der Aufwand dafür sehr gering bleibt; der leistungsunfähige, welchem die Mittel fehlen, wartet den Zeitpunkt ab, bis die Ausbesserung nicht mehr zu verschieben ist, weil die Schäden einen unerträglichen Umfang angenommen haben, und beschränkt die Ausbesserungen dann noch dazu auf das Nothwendigste. Selbst die Gemeinde wird, was die beschleunigte Inangriffnahme von Ausbesserungsarbeiten anlangt, in

[4]) Das Vertrauen der Staatsregierung, welches die Preußische Staatsverwaltung hegt (Druckſ. d. Herrenhauses 1892 Nr. 34 S. 16), ist somit keineswegs allen Gemeindeverwaltungen gegenüber gerechtfertigt.

der Regel hinter dem leistungsfähigen Unternehmer zurückbleiben, weil die verwaltungsgebräuchlichen Weitläufigkeiten zur Erlangung der Ausführungsgenehmigung zeitraubend sind. Deshalb wird die Ausführung hier verzögert und damit der Aufwand vergrößert. Die Unzuträglichkeiten und Gefahren, welche ein schadhaftes Bahnnetz birgt, dauern folgeweise länger an.

3. Ist danach unerfindlich, worin die Vortheile eines Gemeindebaues gegenüber der Zulassung eines leistungsfähigen Unternehmers liegen, so muß allerdings die mangelnde Vorsicht, die Leistungsfähigkeit der Bewerber festzustellen, welche sich schon oft schwer gerächt hat, für einen groben Fehler der Gemeindebehörden erklärt werden. Denn abgesehen davon, daß die Ausführung hierdurch nicht selten schließlich unterblieben oder wenigstens höchst mangelhaft ausgefallen ist, wodurch sehr bald umfangreiche und kostspielige Ausbesserungen nothwendig waren, muß die Selbstkostensumme eine Höhe erreichen, welche einen ertragsfähigen Betrieb ausschließt. Deshalb hat man hier weniger auf ein Entgegenkommen zu rechnen, wenn eine Erweiterung des Bahnnetzes nothwendig wird, als seitens eines leistungsfähigen Unternehmers, der die benöthigten Mittel entweder selbst besitzt oder leicht erlangt, während der andere sie nur zu ungünstigen Bedingungen bekommen wird.

4. Ausländische Bewerber zuzulassen, ist gleichfalls nicht unbedenklich, weil diesen sowohl Verständniß wie auch Gefühl für die ihnen fremden örtlichen Bedürfnisse abzugehen pflegt. Der aus dem Verkaufe oder dem Betriebe der Bahn zu erwartende Gewinn ist für den Ausländer stets der einzige Beweggrund, seinen Unternehmungsgeist und seine verfügbaren Mittel für Anlagen in der Fremde einzusetzen. Wird zwar bei einheimischen Bewerbern nicht selten gleichfalls die Gewinnsucht den ausschließlichen Beweggrund zu Straßenbahnanlagen bilden, so pflegt ihnen dabei doch wenigstens ein Verständniß für die Zustände, Einrichtungen und Bedürfnisse des Ausführungsortes nicht gänzlich abzugehen. Hieraus ist für die Gemeindevertretung allerdings die Mahnung abzuleiten, dem muthmaßlichen Beweggrunde der Bewerber mehr nachzuspüren als solches bisher der Fall gewesen ist. So oft die begründete Annahme vorliegt, daß ein Bewerber sich mit der Absicht trägt, entweder schon die aus der Genehmigung erworbenen Rechte oder

doch später die fertiggestellte Anlage mit Gewinn zu veräußern und damit die Ertragsfähigkeit des Betriebes ungünstig zu beeinflussen, sollte man die Ertheilung ablehnen. Da nun bei den Ortsangesessenen mit besserem Grunde auf die Absicht geschlossen werden darf, aus Vorliebe für gedeihliche Ortsentwickelung einzutreten als bei jedem Auswärtigen und da ferner dem Inländer mehr Verständniß für die heimischen Verhältnisse innewohnen wird als dem Ausländer, so scheint naturgemäß unter mehreren Bewerbern der Ortsangesessene vor dem Auswärtigen, der Inländer vor dem Ausländer berücksichtigt werden zu sollen[5]).

e) Dem Gemeinwohle würde die Zulassung von Unternehmern zu Straßenbahnanlagen zwar widerstreiten, wenn thatsächlich zu besorgen wäre, daß ihr Eigennutz jeder ersprießlichen Maßnahme entgegensteht und dabei unbezwingbar ist. Thatsächlich findet er jedoch am sichersten seine Rechnung[6]), je genauer das Bahnnetz dem örtlichen Verkehrsbedürfnisse angepaßt wird und je ergiebiger der Bahnbetrieb den Bedarf nach Ortsveränderung deckt. Denn die Betriebseinnahmen werden mit der größeren Ausnutzung des Bahnnetzes und der Betriebsmittel steigen; folgeweise werden die Betriebsüberschüsse einen reicheren Gewinn für den Unternehmer abwerfen. Allerdings sind zur Zeit manche Bahn- und Betriebs-Unternehmer von dieser Wahrheit noch nicht durchdrungen, sodaß das mangelnde Verständniß für ihren wahren Vortheil sie von zweckmäßigen Netzerweiterungen abhält. Die Gemeinden sind aber nicht gezwungen, sich und das Gemeinwohl der Auffassungskraft des Unternehmers und seinem guten Willen preiszugeben. Durch sachgemäße Vorbehalte in der Einbaugenehmigung vermögen sie vielmehr die Erweiterung des Bahnnetzes, die Ausführung minder ertragsfähiger Strecken, das Erproben von Erfindungen, überhaupt alle diejenigen Vortheile sich sichern, welche als Vorzug der Selbstausführung seitens der Gemeinden angesehen werden könnten. Hängt das Erreichen eines soweit gehenden Ein-

[5]) Beachtenswerth ist das in Stendal beobachtete Verfahren, daß Gemeindemitglieder sich zu einer Gesellschaft vereinigt haben, die Aktien auf Namen und mit erschwerter Uebertragbarkeit an Auswärtige abgiebt, und daß diese Gesellschaft sodann Einbaugenehmigung erhalten hat.

[6]) Der Beweis wird im dritten Buche erbracht.

flusses auf die Gestaltung des örtlichen Bahnnetzes und damit eine wirksame Gegengewalt gegen kleinlichen Eigennutz oder Unverstand des Unternehmers lediglich davon ab, inwieweit die Gemeindebehörden bei ihren Handlungen vorsichtig sind, so darf wahrlich nicht aufrecht erhalten werden, daß die Ueberlassung der Gemeindestraßen zu Bahnanlagen aus Gründen des Gemeinwohles den Privatunternehmern zu versagen sei.

§ 147. Betriebsführung durch Privatunternehmer.

Die Betriebsführung der Privatunternehmung zu entziehen, daran ist bisher ernstlich von keiner Seite gedacht worden. Selbst Anhänger der Verstaatlichung oder Verstadtlichung der Straßenbahnen haben die Betriebsführung durch Dritte keineswegs für unverträglich mit dem Grundsatze erklärt, daß der Schienenweg in öffentlichen Straßen dem Eigenthümer des Straßenkörpers gehören müsse und nicht im Eigenthume einer Privatperson stehen dürfe. Vielmehr ist allerwärts, wo an Ausführung von Straßenbahnen aus Gemeindemitteln gedacht wurde, die Verpachtung der Schienenwege an Dritte ins Auge gefaßt worden[1]). Selbst in Düsseldorf, wo mit großen Geldopfern die Gemeinde das vorhandene Bahnnetz in Ausübung eines Erwerbsrechtes übernommen hat, ist der Betrieb einem Dritten pachtweise überlassen und die eigene Betriebsführung durch einen von der Gemeinde angestellten Betriebsdirektor als minder zuverlässig und ergiebig verworfen worden[2]). Der Berliner Magistrat hat in einer Vorlage an die Stadtverordneten-Versammlung vom 5. Dezember 1888 offen ausgesprochen[3]), daß er einen Selbstbetrieb der Straßenbahnen durch die Gemeinde wegen schwerer Bedenken, welche ihm entgegenständen, nicht beabsichtige, vielmehr bei einem Uebergange des gesammten Bahnnetzes in das Gemeindeeigenthum an eine Verpachtung entweder im Ganzen an einen, oder nach einzelnen

---

[1]) Die Stadtgemeinde Halle hat ihr Bahnnetz an eine Elektrizitätsgesellschaft, Köpenick das ihrige an einen Privatunternehmer verpachtet; Britz läßt durch eine Pferdebahngesellschaft betreiben.

[2]) Straßenbahn IV (1891) 467 ff., 479.

[3]) K. Hilse: Verstadtlichung 108².

Strecken an verschiedene Unternehmer denke. Wenn dem gegenüber die Tagesblätter[4]) oder Volkswirthe[5]) für einen Betrieb durch die Gemeinde eintreten, haben sie schwerlich solches aufgrund eingehender Kenntniß der Umständlichkeiten und Schwierigkeiten gethan, welche die Unterhaltung eines umfangreichen Betriebes, die Gestaltung eines zweckmäßigen Fahrplanes, die Vorsorge für ein richtiges Ineinandergreifen der einzelnen einschlagenden Verrichtungen, die Beaufsichtigung einer zahlreichen Mannschaft, die Beschaffung und Erhaltung der Betriebsmittel, die Durchfütterung und Wartung zahlreicher Pferde oder die Besorgung mechanischer Triebkräfte in leistungsfähigem Umfange erheischen. Jedenfalls ist bemerkenswerth, daß die englische Gesetzgebung den Gemeinden zwar die Errichtung von Bahnanlagen gestattet, dagegen den Selbstbetrieb untersagt[6]) und sie damit zur Verpachtung der Schienengleise treibt. In zwei deutschen Orten (Pyrmont und Spikeroog) geschieht der Betrieb allerdings noch durch eine von der Gemeinde bezw. Badeverwaltung eingesetzte Betriebskommission, weil es bisher an leistungsfähigen Bewerbern, die ihn auf eigene Rechnung geführt hätten, gefehlt hat. Im Preußischen Abgeordnetenhause ist ausgesprochen[7]) worden, daß Staat oder Gemeinde weder so billig bauen noch so billig betreiben können wie Privatunternehmer, sodaß diesen der Straßenbahnbetrieb überlassen bleiben müsse.

Gegenüber so gewichtigen Zeugnissen und Beweisen für die Ersprießlichkeit, Straßenbahnen durch Privatunternehmer betreiben zu lassen, bedarf es eigentlich kaum noch einer näheren Ausführung der Vortheile, welche der Privat- vor dem Gemeinde- oder Staatsbetriebe bietet. Soweit sie auf wirthschaftlichem Gebiete liegen,

---

[4]) z. B. Staatsbürger Zeitung XXIV 291 B.

[5]) z. B. der Leipziger Statistiker Hasse, welcher eine Verbesserung des Leipziger Straßenbahnbetriebes von dessen befürworteten Uebernahme durch die Stadt erwartet. Vergl. dagegen Karfunkel: Wer ist zur Leitung von Straßenbahnen berufen in Straßenbahn I 65ff. 74ff. 83ff.

[6]) Act to facilitate the construction and to regulate the working of Tramway vom 9. August 1870: »but nothing in this Act contained shall authorise any local authority to place or run carriages opun such tramway and to demand and take tolls and charges in respect of the use of such carriages«.

[7]) Sten.-Ber. 1892 S. 1320, 1321.

werden sie später Erörterung finden, sodaß hier nur die einschlagenden technischen Erwägungen berührt zu werden brauchen.

I. Wie zu jedem anderen gehört auch zum Straßenbahn-Gewerbebetriebe **Unternehmungs-** und **Erfindungsgeist**[8]). Der letztere wird nur vereinzelt angetroffen. Die Denker pflegen sich aber von dem politischen Leben meist fern zu halten und in die Reihe der Gemeindevertreter nicht einzudrängen, weshalb sie bei Besetzung der Gemeindeämter die Aufmerksamkeit nicht auf sich ziehen. Woher sollte dann hervorragender Erfindungsgeist in den Gemeindeverwaltungen verbürgt sein?

II. Aber selbst der **Unternehmungsgeist** kann den beiden Gemeindekörperschaften nicht innewohnen, weil gerade auf gewerblichem Gebiete wirthschaftliche Gefahren mit seiner Bethätigung verbunden sind, denen sich ein Gemeindewesen nicht aussetzen darf und bisher in weiser Fürsorge noch niemals ausgesetzt hat. In Erkenntniß der eigenen Verantwortlichkeit und der großen Unzuträglichkeiten, welche fehlgeschlagene Unternehmungen für die wirthschaftliche Lage der Steuerzahler herbeizuführen imstande sind, wurde meist der sichere, wenn vielleicht auch geringere, Nutzen der gefahrbergenden Hoffnung auf größeren Gewinn vorgezogen. In diesem Sinne hat z. B der **Berliner** Magistrat für vortheilhafter erklärt[9]), den als Gegenleistung erbetener Einbaugenehmigungen gebotenen sicheren Nutzen anzunehmen, als auf die von anderer Seite gehegten trügerischen Erwartungen einzugehen, die sich nicht zu erfüllen brauchten, und haben die städtischen Behörden zu **Frankfurt** vorgezogen[10]), von dem geplanten Selbstbetriebe von Straßenbahnen abzugehen und mit der dortigen Gesellschaft einen neuen Vertrag zu schließen.

III. Die beiden Fälle des **Selbstbetriebes** und der **Betriebsverpachtung** sind zwar auseinander zu halten, doch verdient bloß der Einfluß des Selbstbetriebes eine ernstere Beachtung,

---

[8]) Karfunkel in Straßenbahn I 65, 74, 81; Hilfe in Schriften d. Centralverb. III 109.

[9]) Berl. Gemeindeblatt 1888 Nr. 49. 50.

[10]) Oben § 146 II 34[2] mit Frankfurter Ztg. XXXIII 277 M.Bl. 2; Ztschr. Straßenbahn I 43, 238, 243; Ztschr. f. Transportw. u. Straßenbau 1888 S. 325; K. Hilfe: Verstadtlichung § 1 S 10, § 36 S. 99.

weil bei der Betriebsverpachtung man es in dem Betriebsleiter ja wieder mit einem Privatunternehmer zu thun hat. Ob ein Betriebsunternehmer auf eigenem oder fremdem Gleise fährt, ist für die Betriebsgestaltung ein sehr unwesentlicher Umstand. In beiden Fällen wird genau dasselbe Bestreben, einen möglichst hohen Nutzen für sich aus dem Betriebe herauszuarbeiten, der leitende Gesichtspunkt und die Triebfeder der einzulegenden Thätigkeit bilden können, welches die Anhänger der Verstadtlichung »Ausbeutung«[11]) der Fahrgäste zu nennen pflegen.

IV. Eine Gemeindebehörde kann **nie** die Rührigkeit eines Privatunternehmers entwickeln, **nie** sich so den Bedürfnissen und Wünschen des Publikums anpassen wie er[12]). Dazu ist, abgesehen von dem Fehlen einer stets zwingenden Nothwendigkeit, ihr ganzer Zuschnitt nicht angethan. Der Gemeindebeamte fühlt sich eben als solcher erhaben über die zu einer gleichen Stellung bisher nicht gelangten Personen. Er gewöhnt sich solchen gegenüber leicht zu einer gewissen Herablassung im Verkehr, welche nicht gerade ermuntert, Wünsche und Vorschläge bei ihm anzubringen. Sein Dienstzimmer und seine Dienststunden bilden für ihn die Grenze, bis zu welchem Umfange er seine Thätigkeit eintreten zu lassen hat. Ungeachtet des in ihr seit Jahren waltenden frischen Hauches und freien Geistes hat selbst die Staatseisenbahn-Verwaltung noch nicht alle diejenigen Beschwerlichkeiten und althergebrachten, der heutigen Zeitausnutzung nicht mehr entsprechenden Einrichtungen zu beseitigen vermocht, unter welchen der Verkehr und die Reisenden vielfach noch leiden[13]). Bei einer Gemeindebehörde sollte dies alles anders

---

11) Beliebtes, und dabei billiges, Schlagwort der Anhänger des Verstadtlichungsgedankens und Gegner der Privatunternehmer bezw. des Privatbetriebes. Bei Besitz- und Urtheilslosen schlechtweg hingeworfen, zündet es immer; gegen Mißvergnügte gebraucht, verfehlt es nie die Wirkung, sie gegen die Sache einzunehmen. Was heißt indeß „**ausbeuten**". Darunter fällt nicht schon jeder Zinsenanspruch für die Einlage und jeder Unternehmergewinn. Wesentliche Merkmale sind vielmehr: einerseits ein grobes Mißverhältniß zwischen Werth und Preis der gebotenen Leistung, andererseits das Abschneiden der Gelegenheit, solche andererwärtsher billiger zu erhalten.

12) Was in den Verhandlungen des Preuß. Abgeordnetenhauses zugunsten des Privatbetriebes gegen den **Staats**betrieb gesagt worden ist, trifft gegen den **Gemeinde**betrieb gleichfalls zu.

13) **Karfunkel** a. a. O. 66, 74.

sein? Die ängstliche Abneigung des Beamtenthums gegen schnelle Entschließungen, aus denen Verantwortlichkeit entstehen kann, sollte auf dem Gebiete der Straßenbahn-Verwaltung nicht einreißen können? Solches anzunehmen, fehlt bisher jede thatsächliche Unterlage.

Umgekehrt läßt der Beweis, daß eine Gemeinde-Verwaltung außerstande ist, neben ihren sonstigen Obliegenheiten den Straßenbahnbetrieb in einer belebenden Weise zu führen, sich leicht erbringen. Der Straßenbahnbetrieb gehört zu den Beförderungsgeschäften. Als solcher beansprucht er eine unausgesetzt auf seine Verbesserung und sachgemäße Gestaltung gerichtete Thätigkeit, sowie eine auf gründlicher Beobachtung des örtlichen Geschäfts- und Verkehrslebens beruhende Erfahrung. Wechselnde Zufälle, z. B. Massenandrang infolge außergewöhnlicher Ereignisse, machen behufs ihrer vortheilhaften Ausnutzung plötzliche Beschlüsse nöthig, sodaß die Vorzeichen für den Eintritt derartiger Ereignisse zu beobachten und zu verfolgen sind. Nicht selten täuschen die Anzeichen, auf die man getroffene Maßnahmen stützen zu können glaubte, die erhoffte Ersprießlichkeit der einen oder anderen Linie bleibt aus, ihr Mißerfolg führt die Nothwendigkeit zu Aenderungen herbei. Jedes Zögern wirkt nachtheilig bald durch einen Einnahmenausfall, bald durch Fortgang eines unwirthschaftlichen Kostenaufwandes. Kurz, es muß schnell gehandelt werden. Der Betriebsleiter im Bewußtsein seiner Verantwortlichkeit muß größere Freiheit zum Handeln haben, als solche nach den herrschenden Verwaltungsgrundsätzen einem Gemeindebeamten oder dem Geschäftsführer eines Gemeindebetriebes füglich überlassen werden darf. Deshalb würde gerade umgekehrt das Beförderungsgeschäft unter dem Drucke der Gemeindewirthschaft leiden. Bloß bei freiem Erwerbsunternehmen kann es gedeihen[14]).

V. Von dem Gemeindebetrieb wird eine Verlängerung der täglichen Betriebsdauer, werden vortheilhaftere Betriebslinien, wird eine Betriebsverstärkung zu gewissen Verkehrsstunden, ein größeres Entgegenkommen auf die Wünsche der Fahrliebhaber, eine noch

---

[14]) Für die Menge und Tragweite der bei dem Beförderungsgeschäfte zu berücksichtigenden Gesichtspunkte giebt einen — nicht einmal erschöpfenden — Anhalt, Koch: Die Transportbedingungen für organisirten Massengüterverkehr auf Eisenbahnen, Wiesbaden 1889.

größere Höflichkeit der Begleitmannschaft gegen die Fahrgäste erhofft. Eintreten würde jedoch aller Wahrscheinlichkeit nach gerade das Gegentheil. Denn die Ausdehnung des Betriebes verlangt eine Personal- und Pferdevermehrung, letztere wieder eine Vergrößerung der Stallungen, also einen Mehraufwand. Ohne Nachweis, daß die zu erwartenden Mehreinnahmen den Mehraufwand decken, also den Ausgleich im Gemeindehaushalte herstellen werden, dürfte schwerlich die Gemeindevertretung die Ausgabe bewilligen[15]. Nicht weniger ist zu bezweifeln, daß ein Gemeindebeamter auf eigene Verantwortlichkeit und aus eigener Machtvollkommenheit derart verhängnißvolle Maßnahmen treffen wird, weil er im Falle des Mißlingens scharfem Tadel ausgesetzt ist ohne beim Glücken Anerkennung finden zu brauchen.

Die Vermehrung der Züge zu gewissen Stunden hängt einerseits vom verkehrspolizeilichen Einverständnisse[16], andererseits von dem Vorhandensein der erforderlichen Betriebsmittel, -kräfte und -mannschaft ab. Wer nur einigermaßen den Straßenbahnbetrieb kennt, muß jene Forderungen als unerfüllbar bezeichnen. Denn die Vermehrung der Züge gerade in den Hauptverkehrsstunden unter dem Einflusse der gleichzeitigen Anhäufung sonstiger Verkehrsmittel würde die Verkehrssicherheit so arg gefährden, daß sie polizeilich zu verhindern ist.

Im Bereiche anderer Gemeindeverwaltungszweige hat man bisweilen erfahren, daß scheinbar wohl berechtigte Forderungen der Gemeindemitglieder anderen Rücksichten nachzustehen hatten, daß das Verhalten der Gemeindebeamten nicht immer höflich und zuvorkommend ist, sie im Bewußtsein ihrer Stellung sich vielmehr leicht überheben, daß viele Wünsche nach besserer Beleuchtung oder Pflasterung unerfüllt geblieben, selbst wenn sie sachlich wohl begründet waren, weil sie nicht die richtige Befürwortung in den Sitzungen zu finden vermochten[17]. Solche Wahrnehmungen ermuthigen nicht zum Glauben, daß gerade beim Straßenbahnbetriebe und den dafür anzustellenden Personen die entgegengesetzte Sachbehandlungsweise sich geltend machen würde.

---

[15]) Sie ist aber zu hören nach StO § 6 ff.

[16]) GwO § 37 mit den oben § 31 I 70³ zusammengestellten Satzungen.

[17]) Verstadtlichung § 33 S. 94, § 36 S. 103.

VI. Der Privatverkehrsunternehmer wird sich seinen Betriebsplan viel besser machen, als irgend eine Centralbehörde einen solchen auszuarbeiten vermag[18]). Selbst schon in technischer Hinsicht und bezüglich des Betriebsreglements wird es schwer fallen, Betriebseinrichtungen auf der Bahn, den Gleisen, Weichen, Umspannungsplätzen, Bahnhöfen so richtig und sicher zu treffen, daß Abweichungen davon nicht nothwendig werden können. Die Schwierigkeit wächst, sobald Vorschriften für die Bahnbenutzung oder Anforderungen bezüglich der verwendbaren Transportmittel oder Bediensteten aufgestellt werden sollen. Fast unmöglich ist die Vorherbestimmung der Ablassungszeit, Reihenfolge und Geschwindigkeit der Züge auf längere Zeit hinaus, da unvermuthete Witterungsverhältnisse einerseits oder Zufälligkeiten andererseits (Seuchen bei Pferden, Erkrankung oder Abgang von Menschen) plötzliche Aenderungen nothwendig machen werden. Das Richtige kann nur durch schnelle Maßnahmen getroffen werden, wie sie der Augenblick gebietet und die Behörde nicht leisten kann.

Nach alledem würde der Selbstbetrieb einer Gemeinde schwerlich zu Verkehrsbesserungen und Erleichterungen führen, während der Pachtbetrieb eben nur eine Art des Privatbetriebes ist, so daß er genau dessen Licht und Schattenseiten birgt.

VII. Endlich ist nicht zu unterschätzen, daß die Gemeinden bei sorgsamer Fassung der Einbaugenehmigungsverträge in der Lage sind, sich einen weitgehenden Einfluß auf die Betriebsgestaltung zu sichern, daß die ortspolizeiliche Regelungsbefugniß oder das staatsbehördliche Genehmigungsrecht der Fahrpläne und Fahrpreise jeder verkehrsgefährlichen Betriebsweise entgegenwirkt, und daß endlich eine gute Betriebsführung das einzige erfolgreiche Mittel für den Unternehmer zur Erzielung von Ueberschüssen und zur Vermeidung von Verlusten ist. Alles, was die Fahrgäste von der Benutzung der Fahrgelegenheit abhält, gestaltet sich für ihn zum Einnahmeausfall, welcher für ihn der sicherste Weg zum Rückgange seines Unternehmens ist und welchen zu betreten deshalb jeden Unternehmer schon sein Eigennutz abhalten muß, da er ja den Verlust selbst zu tragen hat und solchen nicht auf fremde

[18]) Dorn 73; sten. Ber d. Preuß. Abgeordnetenhauses 1323.

Schultern abwälzen kann, wie solches bei dem Gemeindebetriebe der Fall sein, weil er dort auf Rechnung der Gemeindesteuerzahler entfallen wird.

§ 148. Der staatsbehördliche Ergänzungsbeschluß.

Ist für absehbare Zeit einerseits auf die Ausführung von Schienenwegen im Straßenkörper behufs deren Freigabe zur allgemeinen Benutzung aus öffentlichen Mitteln nicht zu rechnen[1]), bleibt andererseits die Herstellung von Orts- und Nachbarortsverkehrsbahnen sowohl als eine die materiellen und persönlichen Kräfte übersteigende Aufgabe des Staates abgelehnt[2]) sowie als ein Vorbehalt des Reiches noch unerfaßt, so wird, so oft der Fortbestand vorhandener oder das Zustandekommen neuer Bahnanlagen oder Bahnbetriebe zur Erörterung stehen, nur die Wahl offen sein, ob solches der Privatunternehmung zu verschließen und den Gemeinden vorzubehalten ist und ob beim Uebergange zur Gemeindeausführung für die Gemeinden der Selbstbetrieb einer Betriebsverpachtung vorzuziehen ist.

Allgemeine Regeln, welche unter allen Umständen unfehlbar zutreffen müßten, lassen sich hierfür nicht finden. Denn es ist denkbar, daß Privatunternehmer für vereinzelte Anlagen ohne ungebührliche Opfer seitens der Gemeinden nicht zu gewinnen sind. Mithin wird es gegebenenfalls einer gewissenhaften Abwägung aller in Betracht kommenden Verhältnisse dahin bedürfen, ob das Gemeinwohl und der Gemeindenutzen auf dem einen Wege sicherer erreicht wird, als auf dem anderen.

Gemeinwohl und Gemeindenutzen bezeichnen keineswegs denselben Begriff, so daß sie ineinander aufgehen, können vielmehr miteinander im Widerspruche stehen. Der letztere gehört überwiegend dem Wirthschaftsgebiete an und wird gemeinüblich dann für am Vollkommensten erreicht angesehen, wenn die Vermögenslage der Gemeinde durch Zuführung von Einkünften oder Wegfall von Aufwendungen die denkbar größte Verbesserung erfährt. Aus seiner

[1]) Oben § 18 I 39³, § 60 I 163³.
[2]) Preuß. GEw § 6, Mot. S. 20.

Berücksichtigung sind die zahlreichen und verschiedenartigen Auflagen hervorgegangen, welche in Form von Benutzungsgebühr, Pflasterrente oder Pflasterunterhaltungspflicht, Straßenverbreiterungsbeiträgen und ähnlichem mehr die Straßenbahnbetriebe zugunsten der Gemeinden belasten. Hierbei wird noch dazu überwiegend bloß der äußere Erfolg, d. h. der ziffermäßige Betrag der Eingänge und Ersparnisse, welche der Betrieb unmittelbar erreichen läßt, berücksichtigt, während die mittelbare Wirkung einerseits durch Erhöhung der Steuerkraft der Gemeindemitglieder infolge Belebung des Gewerbes und Handels andererseits die Verminderung der Armenlast bei Verbesserung der Einnahmen und Wohnungsverhältnisse völlig unerwogen bleiben. Daher kommt es allerdings bisweilen dahin, daß in dem Bestreben, möglichst hohe Beträge zur Verwendung für anderweite Gemeindezwecke herauszuschlagen, Ansprüche an Bewerber um Straßenbahnanlagen oder Betriebe gestellt werden, deren Befriedigung die Ergiebigkeit des Unternehmens abschneiden würde, weshalb sie abschreckend wirken und das Zustandekommen oder den Fortbestand des Betriebes vereiteln.

Umgekehrt kann indeß das Gemeinwohl nicht allein der Bahnanlage bedürfen, damit die Wohnungsverhältnisse verbessert, Sittlichkeit und öffentliche Gesundheit gefördert, der allgemeine Wohlstand und die Arbeitsverhältnisse gehoben, die Aermeren zufriedener und die Arbeitslosen beschäftigt werden, sondern auch für seine Zwecke möglichst niedrige Fahrpreise und thunlichst vollkommenen Betrieb nöthig haben. Indem naturgemäß mit Zunahme der Belastung die Ausgabenhöhe und damit die Betriebsselbstkosten steigen, behindert sie das Herabgehen der Fahrpreise und die Vervollkommnung der Beförderungsleistung. Folgeweise ist keineswegs undenkbar, daß der Eigennutz einer Gemeinde denjenigen Rücksichten widerstreitet, welche die Staatszwecke im gegebenen Falle für sich verlangen. Nicht minder können schon innerhalb eines Gemeinwesens widersprechende Strömungen und Meinungen über die größere Ersprießlichkeit der einen vor der anderen Maßregel hervortreten, welche bereits zum Schaden der Gemeinde auszuschlagen vermögen.

Derartigen Erwägungen Rechnung tragend, wird aufgrund der

Erfahrung, daß Gemeinden mit ihrem Zustimmungsrechte zum Gleiseinbau dahin Mißbrauch getrieben haben, das Zustandekommen und die Entwickelung von Straßenbahnen durch die Auferlegung zu schwerer materieller Lasten zu beeinträchtigen oder zu gefährden, bisweilen staatsbehördlicherseits das Recht beansprucht, die ausgebliebene Zustimmung des Straßeneigenthümers zum Gleiseinbau in einem geordneten Verfahren zu ergänzen, oder die Zwangsenteignung gegen ihn zugelassen. Hierin liegt umsoweniger ein verfassungswidriger Eingriff des Staates in die Rechte der Gemeinden, als einerseits das Staatswohl dem Gemeindewohle und der Staatszweck dem Gemeindenutzen vorzugehen haben, andererseits die Zubilligung einer angemessenen Entschädigung des durch die Ergänzung Betroffenen in Aussicht genommen ist. Allerdings würde, um jedem Fehlgriffe nach der einen oder anderen Seite bei Bemessung ihrer Höhe vorzubeugen, der Rechtsweg nicht verschlossen werden dürfen.

Wo ein staatlicher Ergänzungsbeschluß versagter oder ausgebliebener Einbaugenehmigungen besteht, sind diejenigen Schwierigkeiten und Gefahren aus dem Wege geräumt, welche bisweilen der Entwickelung der Straßenbahnen zum Schaden des Gemeinwohls und Verkehrs aus der Unentschlossenheit der Gemeindebehörden oder -vertretungen erwachsen, ob und inwieweit Privatunternehmungen noch zuzulassen sind oder der Straßenbahnbau und -betrieb als Gemeindeangelegenheit zu behandeln ist. Dieser Unentschlossenheit ein Ende zu bereiten, ist der Staat berechtigt. Die Entwickelung und Ausdehnung der Straßenbahnen zurückzuhalten, ist gleichbedeutend mit dem Vereiteln des Staatszweckes durch Behindern einer dazu nothwendigen oder nützlichen Maßnahme und rechtfertigt deshalb jede auf Aufhebung des Widerspruchs gerichte Staatshandlung. Wo das Verkehrsbedürfniß — und solches geschieht fast allerwärts, wo Straßenbahnen vorhanden sind — deren Erweiterung, oder wo es ihre Anlage fordert, gestaltet sich die Unterdrückung dessen zu einer Störung des Gemeinwohls und zu einem allgemeinen Schaden. Längst haben die Bedenken, aus denen früher behördlicherseits Schwierigkeiten bereitet wurden, der Erkenntniß Platz gemacht, daß ihre Anlage zu fördern ist und das frühere Verhalten ein Mißgriff war, weshalb gemeinüblich

die Vorschläge der Straßenbahnunternehmer dem größten Entgegenkommen Seitens der Staatsbehörden begegnen[3]). Die daraus geschöpfte Hoffnung, daß das bereits unentbehrliche, zu einem hervorragenden Gliede unter den bestehenden Verkehrsanstalten emporgebrachte Verkehrsmittel seiner natürlichen Aufgabe und Bestimmung gemäß ungestört weiter ausgebildet werden wird, darf durch eine in die Gemeindevertretung hereingetragene Meinungsverschiedenheit nicht vernichtet werden. In der dort herrschenden Unentschlossenheit ist aber ein neues Hemmniß erstanden. Indem Genehmigungen beanstandet oder an Bedingungen geknüpft werden, deren Erfüllung die Lebensfähigkeit des Unternehmens unterbinden würde, oder indem an die Selbstanlage von Schienenwegen zum Selbst- oder Pachtbetriebe in der ausgesprochenen Absicht gedacht wird, dadurch die bestehenden Unternehmungen lahm zu legen[4]), schwächt man die Thatkraft und die Arbeitslust der Betriebsunternehmer, schreckt sie von geplanten Verbesserungen ihres Betriebes ab, weil dessen Erfolge ihnen nicht mehr sicher sind, bewirkt ein Zurückziehen des Privatkapitals von Straßenbahnunternehmungen, wodurch für die allgemeine Wirthschaftslage wünschenswerthe Bahnen und Betriebe unerreicht zu bleiben haben, hält also die Entwickelung und Hebung des Straßenbahnwesens eigennütigerweise künstlich zurück und läßt die berechtigten Wünsche der Bevölkerung länger unerfüllt, als solches bei einem schnellen Entschlusse über die grundsätzliche Behandlung, welche die örtlichen Straßenbahnangelegenheiten künftig finden werden, und dessen Bekanntgeben erforderlich sein würde.

Wird der Weiterausbau des Straßenbahnwesens in seinem ruhigen Fortgange lediglich deshalb aufgehalten, weil nicht schnell gehandelt und kein baldiger Entschluß gefaßt wird, so hat, da mit den Straßenbahnen gleichzeitig Handel und Verkehr leiden, und wenn letztere für längere Zeit in ihrer berechtigten Entwickelung aufgehalten werden, ein Nothstand unvermeidlich ist, die Staats-

[3]) K. Hilse: Betriebsunfälle § 2 S. 3.

[4]) Dies wurde thatsächlich gelegentlich der Verhandlungen über die Weitergestaltung des öffentlichen Straßenbahnnetzes sowohl in Frankfurt wie in Düsseldorf aus der Mitte der bezüglichen Gemeindevertretungen heraus angerathen.

gewalt nicht bloß das Recht, sondern sogar schon die Pflicht, dem nach Kräften vorzubeugen und schwankende Gemüther zum Entschluß zu treiben, widrigenfalls sie ihr Selbstentschließungsrecht verlieren.

§ 149. Das Einbauvergebungsverfahren.

Nach doppelter Richtung kann bei einem Vergeben der Einbaugenehmigung gegen die Staatszwecke, das Gemeinwohl und den Gemeindenutzen verstoßen werden, nämlich in der Form und nach der Art.

1. Bisher wurden Straßenbahnen gemeinüblich in der Weise gegründet, daß einzelne gewinnversprechende Linien herausgegriffen und unbekümmert darum, wie sie in ein dem örtlichen Bebauungsplane und den Ortsbedürfnissen angepaßtes Bahnnetz sich einfügen lassen würden, zur Genehmigung gelangten. Hierdurch ist fast allerwärts das Zustandekommen eines sachgemäß ausgebildeten Bahnnetzes vereitelt. Für die Vergangenheit ist das beobachtete Verfahren lediglich aus dem Grunde zu entschuldigen, daß die Bedeutung und Entwickelungsfähigkeit der Straßenbahnen damals noch nicht genügend erkannt wurde. Bei den heutigen Erfahrungen ist eine Beibehaltung indeß schon ein Fehler und deshalb nicht mehr rathsam. Umgekehrt ist zu empfehlen, daß im Schoße der Gemeindeverwaltung das Verkehrsbedürfniß erforscht und in Gemeinschaft mit den Staatsaufsichtsbehörden ein Bahnbauplan, welcher mit dem Bebauungsplane in richtigem Einklange steht, aufgestellt werde. Das so festgestellte Bahnnetz ist entweder im ganzen oder es sind die zunächst benöthigten Strecken zur Ausführung zu vergeben, um mit steigender Entwickelung der Bauthätigkeit die weiteren folgen zu lassen und so das Netz zu vervollständigen. Man wende nicht ein, daß es für ein ganzes Bahnnetz, welches theilweis durch erst anzulegende, unbebaute und unbevölkerte Straßenzüge führen würde, an unternehmungslustigen Bewerbern fehlen werde. Sobald die Baubedingungen günstig, die Genehmigungsfrist genügend lang und die entlegeneren Strecken auch nicht sofort gebaut und betrieben zu werden brauchen, wird das Ausschreiben kein vergebliches sein.

Ferner erscheint für die Dauer unhaltbar, abzuwarten, bis freiwillige Bewerbungen eingehen. Vielmehr müßten gerade umgekehrt Ausführungsbewerber durch Ausschreibung der zu vergebenden Linien aufgesucht werden. Hierfür ist das beschränkte Bietungsverfahren zweckdienlicher als eine Zulassung der allgemeinen Bewerbung, wenn nicht letzterenfalls die ausschreibende Behörde für den Zuschlag völlige Freiheit der Entschließung behält. Denn naturgemäß wird der leistungsfähige Bewerber, welcher Vermögen zu verlieren hat, vorsichtiger in seinen Versprechungen sein und vielleicht weniger bieten, wie ein zahlungsunfähiger und gewissenloser, den lediglich die Aussicht leitet, die erlangte Genehmigung durch Gründung einer Aktiengesellschaft zu verwerthen, während das schließliche Schicksal der künftigen Aktionäre ihm gleichgültig ist, sobald er nur seinen Gewinn eingeheimst hat. Die meisten heut leidenden Straßenbahnunternehmungen haben dies unerfreuliche Ergebniß lediglich dem Umstande zuzuschreiben, daß die Genehmigung überwerthig eingebracht und die bauliche Herstellung außergewöhnlich vertheuert[1]) wurde. Bleibt dem Ausschreibenden dagegen die Freiheit, die Zuverlässigkeit des Bewerbers bei Abwägen der Gebote gebührend zu berücksichtigen, braucht das Meistgebot nicht als das beste Gebot erklärt, darf ihm der Zuschlag versagt werden, so finden in der Ausschreibung das Gemeinwohl und der Gemeindenutzen gleichmäßig ihre Rechnung. Denn einmal wird eine tüchtige Ausführung und ein befriedigender Betrieb gesichert, sodann der Unerfahrene vor Betheiligung bei einem ungesunden Unternehmen geschützt, endlich erlangt die ausschreibende Gemeinde die Gewißheit, daß die versprochenen Gefälle einkommen werden und gleichzeitig mit der durch die Verkehrsverbesserung geschaffenen Hebung der Gewerbethätigkeit und des Wohlstandes die Steuerkraft seiner Mitglieder steigt.

Die Vergebung des Bahnnetzes je nach der fortschreitenden Zweckmäßigkeit seiner Herstellung braucht nicht nothwendig dahin

---

[1]) Belag liefern das Schicksal der eingegangenen Unternehmungen zu Schwerin und Oldenburg, deren Begründer ebenso mittellos, wie sachunkundig waren, sowie zahlreiche Fälle, in denen die Bewerber nicht einmal die zugesagte Sicherheit bestellen konnten, weshalb die ihnen ertheilte Genehmigung unausgenutzt blieb; z. B. Straßenbahn I 196. Unten § 149 II 94[1].

zu führen, daß für die einzelnen ausgeschriebenen Strecken schließlich verschiedene Unternehmer bestehen und den Alleinbesitz, sowie Alleinbetrieb des gesammten Bahnnetzes vollständig abzuschneiden. Vielmehr liegt es näher, unter mehreren Mitbewerbern denjenigen zu bevorzugen, welcher gerade am Orte für Bau und Betrieb bereits bewährt befunden worden ist, selbst wenn der Zifferbetrag seiner Gegenleistungen hinter dem Gebote anderer zurückbleiben sollte. Meist wird er indeß mehr bieten, weil für ihn jede Anschlußlinie durch die Möglichkeit, einen Durchgangsverkehr einzurichten und seine verfügbaren Kräfte besser auszunutzen, werthvoller als für Dritte ist, welche auf ihre Ausnutzung ausschließlich angewiesen sind. Wenn gleichwohl bei einzelnen Ausschreibungen ein gegentheiliger[2]) Erfolg eingetreten ist, so lag solches mehr an den übertriebenen Erwartungen der ausschreibenden Gemeinden und den ungünstigen Bedingungen, welche sie stellen zu können glaubten, als an der Sachwidrigkeit des Ausschreibeverfahrens zum Gewinnen von Anlage- und Betriebsunternehmern.

II. Hinsichtlich der Vergebungsart herrscht Meinungsverschiedenheit, ob eine Vergebung des ganzen Bahnnetzes an einen oder die Vertheilung seiner einzelnen Theile an verschiedene Bewerber den Vorzug verdient.

Obschon auf die Bildung des Preises im Straßenbahnverkehre der Ortspolizei und der Gemeindebehörde reichsgesetzlich[3]) ein weitreichender Einfluß zusteht, und obschon die Menge und Art der abzugebenden Beförderungsleistungen im Höchst- und Mindestmaße zu bestimmen, gleichfalls in der Macht der Polizei und der Gemeinde liegt[4]), wird bisweilen für ersprießlicher gehalten, innerhalb des nämlichen Verkehrsnetzes mehrere Unternehmer zum Baue und zum

---

[2]) z. B. in Düsseldorf und Halle. Der Beweis für die Zweckwidrigkeit der gestellten Bedingungen ist an beiden Orten dadurch dargethan, daß nicht bloß von den bisherigen Unternehmern, sondern auch von Fremden annehmbare Gebote ausgeblieben sind. Auch anderwärts, z. B. Spandau trugen unerfüllbare Bedingungen die Schuld, daß die Ausschreibung ergebnißlos geblieben ist, um erst nach Jahren die Ausführung der Bahn der Verwirklichung näher zu bringen, ohne jedoch ihren Betrieb bisher gesichert zu haben.

[3]) GwO § 76; oben § 41 I 101 ff.

[4]) GwO § 37; oben § 31 I 67 ff., § 61 I 168.

Betriebe zuzulassen, als dessen Ueberlassung an nur einen. Letzteres soll vielmehr verkehrsnachtheilig wirken. Thatsächlich werden je drei Unternehmer angetroffen in Berlin, Hamburg[5]) und Wien, je zwei in Bremen, Dresden[6]), Halle, Kassel, Magdeburg[7]) und Budapest, welche theils friedlich nebeneinander, theils sich gegenseitig störend die Verkehrsunterhaltung betreiben. Die Theilung unter ihnen ist dabei jedoch nur in der Weise durchgeführt, daß an die verschiedenen Unternehmer örtlich getrennte Linien zur Alleinausnutzung überlassen sind, während ein Wettbetrieb auf derselben Linie nirgends besteht. Die Mitbenutzung eines Schienenweges auf kurze Strecken stellt einen solchen nicht her[8]). Seine Einrichtung wird vereinzelt sogar durch die Beschränkung in der Einbaugenehmigung erschwert, erst nach eingeholtem Einverständnisse des Straßeneigenthümers einem anderen Unternehmer die Mitbenutzung der ihm genehmigten Linien einräumen[9]) oder seinen Betrieb über die genehmigte Strecke auf die Schienenwege eines Anderen ausdehnen, solche erpachten oder eigenthümlich erwerben oder zur Ausübung für dessen Rechnung übernehmen zu dürfen[10]). Der Grund für diese Bedingung ist in der Absicht zu suchen, Gelegenheit zu neuen Belastungen des Betriebes zugunsten der allgemeinen Gemeindezwecke zu erlangen.

Umgekehrt pflegt verkehrspolizeilicherseits der Schienenwegebesitzer verpflichtet zu werden, sich nicht bloß die Kreuzung seiner Gleise, sondern sogar deren Mitbenutzung in einem gewissen Umfange, dessen Grenzen neuerdings immer weiter gezogen werden, durch einen Mitbewerber gefallen zu lassen[11]). In Preußen wird

---

[5]) Ursprünglich 4, doch hat mittlerweile die »Große Berliner« das Unternehmen der »Großen Internationalen« Pferdeeisenbahn Aktiengesellschaft und die »Hamburger Straßenbahn« dies der »Großen Hamburg-Altonaer« erworben.

[6]) Für die Anlage 3, indem ein Theil der Kontinental Pferdebahn-Gesellschaft gehört.

[7]) In Hannover gehört die Anlage 2 Unternehmern. In Stuttgart gab es vorübergehend 2 Unternehmen.

[8]) In Berlin soll er 400 m nicht überschreiten nach Allg. Bedingungen § 15.

[9]) K. Hilse in Ztschr. f. Preuß. R IV 174.

[10]) Berlin, Allg. Bedingungen § 19.

[11]) Oben § 26 I 58.

sogar geplant[12]), eine landesgesetzliche Pflicht zum Dulden des Anschlusses fremder Gleise zu begründen, wobei unausgesprochen bleibt, ob solches mit der Wirkung eintreten soll, daß der Bahneigenthümer genöthigt sei, auf der Bahn den Uebergang fremder Wagen und die Mitbenutzung seines Schienenweges zu gestatten, oder ob seine Pflicht auf das Gestatten der Anschlußeinrichtung beschränkt ist und alles Weitere versagt bleiben darf[13]). Nicht minder enthalten vereinzelte neuere Einbaugenehmigungen den Vorbehalt des Rechts für den Straßeneigenthümer, in den nämlichen Straßenzügen oder in Parallelstraßen anderweite Gleisanlagen und auf denselben einen Wettbewerb zuzulassen[14]), sodaß man hier zur Einrichtung eines Wettbewerbes allerdings würde kommen können.

Kann es jedoch innerhalb eines Verkehrsnetzes zu Alleinbetrieb, Betriebstheilung und Wettbetrieb kommen und sind die Meinungen über die Ersprießlichkeit oder Schädlichkeit der einzelnen Betriebsformen getheilt, so ist eine Prüfung der für jede maßgebenden Rechtfertigungs- und Gegengründe unerläßlich. Die künftige Betriebsform ist namentlich schon bei der Genehmigungsertheilung zu berücksichtigen. Denn die Vergebung des Bahnnetzes nach den einzelnen Ortstheilen an verschiedene Bewerber ohne Begründung eines gegenseitigen Mitbenutzungsrechtes erschwert mindestens einen künftigen Allein- oder Wettbetrieb, indem es den freihändigen Erwerb der Benutzungsgenehmigung oder des Schienennetzes nöthig macht. Umgekehrt kann die Vergebung der Einbaugenehmigung an einen Bewerber bei gleichzeitigem Ausschluß des Rechts zu weiteren Genehmigungen den weiteren Ausbau und die benöthigte Betriebsgestaltung vereiteln[15]).

---

12) GEw §§ 9, 24, 25.

13) RVerf Art. 41^2 bietet keinen Anhalt für die Annahme, daß ein Mehreres als die Gestattung der Anschlußeinrichtungen verlangt werden könne. Nach Preuß. G 3. Nov. 1838 § 45 ist dies zweifelhaft. Endemann, R. d. Eisenb. § 86 verneint, Gleim § 41 I 196 bejaht es. Preuß. GEw Mot. 21, 25 lassen es unentschieden, indem sowohl § 45 wie Art. 41 angezogen werden.

14) Z. B. Hannover nach Straßenbahn V 109.

15) Z. B. Düsseldorf, wo der Betriebsunternehmer mit Erfolg gegen die Stadtgemeinde auf Untersagung einer Selbstausführung oder anderweite Vergebung von Erweiterungslinien geklagt hat. Vergl. Ztg. d. Vereins D. Eisenb. Verw. XXX (1890) 114.

Bei dieser Sachlage werden die drei Betriebsformen nach ihren Vorzügen oder Nachtheilen zu behandeln sein und erscheint für jede derselben eine abgesonderte Darstellung zweckmäßig.

§ 150. Anlage- und Betriebstheilung.

Sie liegt vor, wenn verschiedene Bewerber von einander abgesonderte, örtlich getrennte und begrenzte Theile eines Bahnnetzes zur Ausführung und zum Betriebe genehmigt erhalten. Ob die Genehmigung eine Anschlußduldungspflicht[1]) oder umgekehrt ein Verbot[2]) ausspricht, den Betrieb über den genehmigten Umfang auf fremde Gleise auszudehnen oder die eigenen Gleise anderen Unternehmern zur Benutzung bezw. Mitbenutzung zu überlassen, ist dabei nur von nebensächlichem Einflusse. Jedenfalls entstehen durch die Theilvergebung soviele selbständige Bahnen, als Bewerber bedacht sind, deren jeder Eigenthümer seiner Strecke und deshalb zur Ausübung der aus seinem Eigenthum fließenden Befugnisse berechtigt ist[3]).

Zunächst übt die Theilung schon Einfluß auf Gestaltung und Bau des Bahnnetzes, indem jeder die ihm zweckmäßigste Richtung seiner Linien und diejenige Bauweise wählt, welche er für sich am Ersprießlichsten hält. Beabsichtigt er z. B. mit kleinen, leichten Wagen in größeren Zwischenräumen zu fahren und ist er dabei in seinen Geldmitteln beschränkt, so genügt ihm eingleisige Bahn mit wenig Weichen und leichtere Bauart, welche für schnellere Zugfolge und das Einstellen schwerer Decksitzwagen nicht ausreicht. Aber selbst bei Wahl gleicher Spurweiten, Schienenprofile, Unterbettung und Befestigungsart werden nach Güte und Dauerhaftigkeit des Werkes erhebliche Ungleichheiten unvermeidlich sein, wenn die Vermögenslage des Einen ihm die Wahl der besten Rohstoffe und die Leistung der sorgfältigsten Arbeit ermöglicht und der Andere nur weniger aufwenden kann, weshalb er natürlich über

---

[1]) **Preuß. GGw §§ 9. 24; Berlin Allg. Bed. § 15; oben § 149 [8] [13] II 53.**

[2]) **Berlin Allg. Bed. § 19.**

[3]) **Oben §§ 64—70 I 177—198.**

manche Mängel der Leistung hinwegsehen muß. Den Beweis liefert z. B. das Berliner Bahnnetz, welches nach Güte und Standhaftigkeit in den drei Bereichen sehr von einander abweicht, und auch verschieden sorgfältig unterhalten wird.

Sodann sind die Selbstkosten und ist der Unterhaltungsaufwand je nach der Herstellungsart und Zahlungsweise nicht gleich. Daraus folgt aber weiter, daß für die Verzinsung und Tilgung des Bauaufwandes verschieden hohe Jahresbeiträge nothwendig sind und die bauliche Unterhaltung dem Einen mehr als dem Anderen kostet. Die jährlich vom Betriebe dafür abzuwerfenden Beiträge beeinflussen mehr oder minder erheblich das Betriebsergebniß und üben so in höherem oder geringerem Grade Einfluß auf den Widerstand gegen die Willfährigkeit zu Verbesserungen des Betriebes. Schließlich ist auch der Grad des Eigennutzes keineswegs bei allen gleich. Der Eine erstrebt vielmehr einen größeren Gewinn als der Andere.

Um über die verschiedenen genehmigten Strecken einen Durchgangsverkehr zu erhalten, sind bei Theilvergebung entweder durch Erwerb oder durch Erpachtung die einzelnen Strecken in eine Hand zu bringen. Der Unternehmer wird dann gehalten sein, den Besitzern Vortheile zu bieten. Den Belag liefern z. B. die Zustände in Dresden und Hannover, wo Theile des Betriebsnetzes der Continental Pferdebahngesellschaft gehören, die einen so großen Pachtzins erzielt, daß sie daraus außer der Kapitalstilgung und -verzinsung noch einen Unternehmergewinn herausschlägt, während sie der Mühen und Gefahren des Betriebes sich begeben hat.

Gelangt bei getheilt vergebenem Bahnnetze dasselbe zufolge eines Erwerbsrechtes an die Gemeinde, so erwirbt diese ein ungleich ausgeführtes Ganze und überkommt damit die Mehrlasten, welche naturgemäß seine Unterhaltung gegenüber dieser eines durchweg tüchtig ausgeführten Ganzen verursacht. Wenigstens müßte bei Theilvergebung sorgfältig darauf gehalten werden, für die einzelnen Theile eine möglichst gleichartige Bauart und eine derartige Richtung zu erhalten, daß gegenseitig ein Anschluß leicht zu bewerkstelligen ist; auch sind die Fristen für das Einbaurecht so zu stellen, daß deren Ablaufstermin für sämmtliche Theile am näm-

lichen Tage eintritt, weil sonst die Gemeinde den Ablauf sämmtlicher Genehmigungen abwarten müßte, bevor sie den Fehler wieder gutmachen und einen Durchgangsbetrieb erhalten kann, sowie aufhört, in ihrer Entschließungsfreiheit über die zu treffenden Maßnahmen (Verstadtlichung, Weitervergebung u. s. w.) behindert zu sein.

Auf den Betrieb übergehend kann die selbstständige Ausnutzung der einzelnen Linien niemals das Bedürfniß nach Ortsveränderung so vollkommen befriedigen, wie ein Durchgangsverkehr innerhalb des ganzen Bahnnetzes solches vermag. Die Einzelausnutzung wird überdies ausnahmslos zu einer Vertheuerung und zur Unbequemlichkeit des Umsteigens führen, wenn man für eine zurückzulegende Fahrt die Bahnzüge zweier Unternehmer zu benutzen hat. Denn ausgegebene Umsteigekarten haben selbst dort, wo sie eingeführt sind (z. B. Wien), nur für die verschiedenen Linien desselben Unternehmers Gültigkeit und erstrecken sich nicht auf verschiedene Bahnunternehmungen. Die angestrebte Einführung von Einheitspreisen würde an dem Bahnnetze der einzelnen Unternehmer füglich ihre natürliche Grenze finden, also desto werthloser sein, je kleiner die einzelnen Bahnen sind.

So ergeben sich denn durch die Theilung der zu vergebenden Linien mannigfache verkehrsstörende und wirthschaftlich nachtheilige Wirkungen. Ihnen steht als einziger Nutzen, welchen die Anhänger der Vergebungstheilung daraus erwarten, gegenüber, daß die Fahrpreise billiger und das Entgegenkommen auf die Wünsche der Beförderungsabnehmer nach Leistungsmenge und Betriebsvollkommenheit größer werden müßten. Hierin irren sie. Nur der Wettbewerb auf der nämlichen Linie und nicht der Alleinbetrieb auf einzelnen Strecken des nämlichen Bahnnetzes könnte diese Wirkung äußern. Denn es ist unerfindlich, welchen Nachtheil der Unternehmer eines Betriebsnetzes haben soll, wenn die Leistungen eines anderen Betriebes billiger und besser sind, dessen Benutzung für diejenigen Ortsveränderungen ausgeschlossen ist, deren Vermittelung er leistet. Denn ihm werden dadurch keine Fahrgäste entzogen; ihm verbleiben vielmehr alle, deren Fahrziel innerhalb seines Bahnnetzes liegt, soweit sie nicht auf die Bahnfahrt überhaupt verzichten.

Nicht unerwähnt darf bleiben, daß das Verbot, fremde Bahn-

netze sich dienstbar zu machen und auf fremde Betriebe einzuwirken, sogar sehr einfach dadurch zu umgehen sein würde, daß durch Vermögensbetheiligung bei den anderweiten Betrieben ein Einfluß auf deren Betriebsgestaltung erlangt und kraft desselben bei dem beeinflußten Betriebe jede Maßnahme verhindert wird, welche für das eigene Unternehmen unbequem werden könnte.

Nach alledem erweist sich die Theilung der Anlage- und Betriebsgenehmigung zwischen verschiedene Unternehmer für eine ebenso zweckwidrige wie verkehrsstörende Maßnahme, sodaß sie als völlig verfehlt und vielleicht sogar schon gemeinschädlich fallen zu lassen ist. Stets eine Ausgeburt der Mißgunst ist sie bisweilen die Folge widerstreitender Strömungen in der Gemeindevertretung und wird als Auskunftsmittel in der Absicht benutzt, die Bewerber der einzelnen herrschenden Parteirichtung durch gegenseitige Nachgiebigkeit bedenken zu können.

§ 151. Der Alleinbetrieb.

Hauptzweck der an den Weg geknüpften Verwaltungsthätigkeit ist die Verkehrserleichterung und die Ermöglichung seiner weitgehendsten Entwicklung[1]). Er wird zweifellos weit vollkommener erreicht, wenn die einzelnen Züge nach entlegenen Ortstheilen auf den kürzesten Wegen gelangen, als wenn sie nur auf bestimmte örtlich begrenzte Theile des Bahnnetzes beschränkt bleiben, sodaß ein Zwang zum Zugwechsel und Umsteigen mit seinen Unzuträglichkeiten und Zeitverlusten besteht.

Sind jedoch über das ganze örtliche Verkehrsnetz ausdehnbare Durchgangslinien zur Befriedigung des Bedarfs nach Ortsveränderungen erwünscht, so muß die Vergebung des ganzen Bahnnetzes an einen Bewerber den Vorzug vor der Vergebung nach Theilen verdienen. Denn selbst dort, wo die einzelnen Bahnbesitzer in der Ausdehnung ihres Betriebes auf fremde Schienenwege oder in der Einräumung des Mitbenutzungsrechtes an Dritte unbeschränkt sind, wird die Einrichtung von Durchgangslinien, welche auf fremde Anlagen übergreifen, immerhin an dem Eigennutze der Eigenthümer der mit-

[1]) Dorn: 69; K. Hilse: Verstadtlichung § 19 S. 54.

zubenutzenden Anlagen scheitern können. Wollen dieselben keinen Anderen auf ihr Gleise lassen und fehlt es an einem gesetzlichen oder vertragsgemäßen Rechte, ihren Willen zu brechen und sie zum Dulden der Gleisbenutzung zu zwingen, so sind Durchgangslinien einfach unausführbar. Aber selbst bei einem gewissen Entgegenkommen werden die duldenden Eigenthümer aus dem erklärten Einverständnisse einen Gewinn herauszuschlagen suchen[2]), der den Selbstkostenpreis der abzugebenden Beförderungsleistung und folgeweise nicht minder deren Abgabepreis beeinflußt. Noch schädlicher wirken die bei der Vergebungstheilung üblichen Verbote[3]) der Betriebsausdehnung über das zugetheilte Netz oder der Betriebszulassung auf dasselbe, weil sie einerseits dem Widerspruche der Bahneigner gegen Durchgangslinien eine gute Stütze geben und andererseits den Straßeneigenthümern die Gelegenheit bieten, eigennützigerweise den Durchgangsbetrieb von neuem zu belasten.

Um die somit gleichmäßig dem Verkehre und dem Gemeinwohle zuträglichen Durchgangslinien zu gewinnen, pflegen bereits die Ortspolizeibehörden die verkehrs- und baupolizeiliche Genehmigung zu Bahnanlagen an die Bedingung zu knüpfen[4]), daß auf behördliches Erfordern in einem beschränkten Umfange einem Dritten die Mitbenutzung nicht versagt werden dürfe, und sich gleichzeitig zu Schiedsrichtern aufzustellen, falls zwischen den Betheiligten über die Benutzungsgebühr kein Einverständniß sollte erzielt werden können. Insofern diese Maßregeln durch Rücksichten auf das Gemeinwohl und die Verkehrshebung getragen werden, entsprechen sie den Staatszwecken und gestalten sich dadurch zu wohlberechtigten Staatshandlungen selbst dort, wo keine ausdrückliche Befugniß dazu landesgesetzlich ausgesprochen ist[5]). Dementsprechend würden gegentheilige Satzungen in den Einbaugenehmigungen unwirksam sein, weil sie den Grundsätzen des öffentlichen Rechtes widerstreiten und als solche keinen Gegenstand von Vertragssatzungen abzugeben vermögen. Uebrigens scheint die Erkenntniß von der Zweckmäßigkeit

---

[2]) Z. B. die Continental Pferdebahngesellschaft bei Verpachtung ihrer Gleise in Dresden und Hannover.

[3]) Oben § 149 II 53

[4]) Oben §§ 26, 135 I 58, 390.

[5]) Vergl. ALR II 17 § 10, Preuß. GEw § 3[4].

des einheitlichen Bahnnetzes bereits allmählich den Gemeindeverwaltungen aufzugehen, da die Besitzer örtlicher Anlagen bei Vergebung neuer Linien oft vor Neulingen begünstigt werden[6]) und da Vorortsgemeinden mit Vorliebe und selbst Opfern für ihre Bahnanlagen den Unternehmer des Hauptbetriebes zu gewinnen[7]) suchen.

Nicht unberücksichtigt darf bleiben, daß der Alleinbetrieb eine größere Gewähr für die Sicherheit und Pünktlichkeit des Verkehres bietet, wie der Theilbetrieb oder erst gar der Wettbetrieb solches thut Denn die sachgemäße Aufeinanderfolge der Züge, das genaue Innehalten der Fahrzeiten, der gehörige Abstand der folgenden von den vorfahrenden Wagen, das richtige und rücksichtsvolle Ausbiegen und Vorüberlassen bei den Kreuzungen und in den Weichen sind mehr gesichert, wenn sämmtliche auf der nämlichen Strecke fahrenden Wagen von ein und demselben Unternehmer in Betrieb gesetzt und beaufsichtigt sind. Bei Theil- und Wettbetrieb wird sehr bald das Bestreben platzgreifen, sich gegenseitig Fahrgäste abzujagen, was dazu führen wird, sich gegenseitig vorzufahren bezw. den anderen in der Fahrt aufzuhalten, um früher an die Sammelpunkte des Verkehrs zu gelangen und die dort wartenden Fahrlustigen für sich zu gewinnen. Daß solches nicht ohne Opfer, ohne Vermehrung der Unfälle ablaufen wird, liegt auf der Hand, findet indeß bereits darin eine gewisse Bestätigung, daß zu den Unfällen infolge Zusammenfahrens mehrerer Pferdebahnwagen diejenigen seltenen und dabei kurzen Strecken verhältnißmäßig eine weit größere Ziffer stellen, auf denen mehrere Betriebe stattfinden, als wo der Alleinbetrieb streng durchgeführt wird. Dies ist natürlich. Die Ausbildung der Fahrmannschaft, die Unterweisung der Begleitmannschaft, die sorgfältige Berechnung der Treffpunkte ist keine einheitliche mehr. Es machen sich eben zwei gegensätzliche Bestrebungen geltend. Deshalb muß zweifellos bei Zulassen des Mehrheitsbetriebes die Aufsicht der Polizei strenger und ihre Fürsorge größer sein. Eine strengere Fahrordnung und eine mehr eingehende Prüfung der vorgelegten Fahrpläne ist unerläßlich. Die Polizei muß jetzt ausrechnen, was bei dem Alleinbetriebe durch den Unter-

---

[6]) z. B. Hannover, Berlin.

[7]) z. B. Britz, Mariendorf, Reinickendorf, Rixdorf, N.-Schönhausen, Tegel.

nehmer geschieht, ob nicht etwa eine unzulässige Verkehrsüberhäufung in einzelnen Treffpunkten zu erwarten steht. Ihre Verantwortlichkeit wird also wachsen. Deshalb ist nicht bloß verständlich, sondern auch wohl begründet, daß polizeilicherseits der Alleinbetrieb begünstigt wird, solange und soweit er den berechtigten Ansprüchen des Verkehres noch genügt.

Für die Unternehmer ist es vortheilhaft, den gesammten Verkehr eines Ortes thunlichst in eine Hand zu bekommen. Dadurch wird eine vortheilhaftere Ausnutzung des Bahnnetzes durch übergreifende Linien, sowie eine bessere Verwerthung der Triebkräfte und Mannschaft möglich. Sie suchen deshalb Nebenbetriebe thunlichst an sich zu ziehen. In weiterem Verfolge kommen sie dadurch in die Lage, einen verhältnißmäßig geringeren Unkostenbetrag gegenüber den Erträgnissen und damit einen größeren Ueberschuß zu erzielen. Sie werden deshalb zu Betriebsverbesserungen geneigter sein, soweit solche die Gleichmäßigkeit des Ueberschusses nicht stören und sich auf die Ersparnisse zwischen bisheriger und jetziger Ausgabenhöhe beschränken. Jedenfalls werden die Behörden durch die steigenden Ueberschüsse eine Handhabe gewinnen, auf Herabsetzung der Fahrpreise und auf Betriebsausdehnungen zu dringen, indem sie den Gegeneinwand nicht mehr zu fürchten haben, daß dadurch der Weiterbetrieb ertraglos werden und aufhören würde. Solange die behördliche Maßnahme zu einer Bedrückung der Unternehmer ausarten und zur Gefahr der Betriebseinstellung führen könnte, wird naturgemäß jedem auf ungesunden Preisdruck oder unerträglichen Aufwand gerichteten Bestreben der behördliche Schutz abgehen[8]).

Die Unternehmer sind nie darüber in Zweifel gewesen, daß der Alleinbesitz und Alleinbetrieb für sie vortheilhafter als eine Bahn- und Betriebs-Theilung ist. Dies hat einerseits in deren bisweilen erfolgreichem Verlangen, ihnen auf künftig noch zuzulassende Linien ein Vorrecht einzuräumen und jedenfalls keine Konkurrenzlinien an Dritte zu vergeben[9]), andererseits in dem Bestreben Ausdruck gefunden, fremde Linien zuzuerwerben[10]) oder auf die

[8]) Unten § 161 II 97.

[9]) z. B. Düsseldorf 29. Aug. 1875.

[10]) Berlin, Hamburg, Stuttgart, oben § 149 II S. 53[5, 7].

Verwaltung anderer Bahnen durch namhafte Vermögensbetheiligung einen maßgebenden Einfluß zu gewinnen.

Aber selbst der Gemeindenutzen findet dort, wo mit den Erträgnissen steigende Abgaben erhoben werden[11]), durch den Alleinbetrieb mehr seine Rechnung, als durch Betriebstheilung oder Wettbetrieb, wie das nachstehende dem Berliner Betriebsergebnisse, wo diese Abgabe besteht, entnommene Beispiel veranschaulicht, das selbstredend überall entsprechend zutreffen muß, wo das gleiche Erhebungsverfahren gilt oder eingeführt wird[12]).

Jahr	Abgabepflichtige Betriebe nahmen ein	Abgabe bei Theilbetrieb erzielt		Abgabe bei Alleinbetrieb erzielbar gewesen		
		überhaupt	%	überhaupt	%	Mehrbetrag
1880	6 913 916,88	237 731,73	3,3	311 116,26	4,5	73 384,53
1881	7 748 826,80	310 163,61	4,0	387 441,34	5	77 277,73
1882	8 357 073,14	403 707,40	4,85	459 639,01	5,5	55 931,61
1883	9 026 072,64	431 404,46	4,78	541 564,35	6	110 159,89
1884	10 066 752,06	524 463,54	5,21	654 338,88	6,5	129 875,34
1885	10 820 813,93	607 222,73	5,61	703 352,90	6,5	96 130,17
1886	11 970 811,65	722 817,85	6,04	837 956,81	7	115 138,96
1887	13 170 558,21	845 270,06	6,42	987 791,86	7,5	142 521,80
1881	13 994 551,36	889 234,27	6,43	1 049 591,35	7,5	160 357,08
1889	15 686 031,51	1 060 540,85	6,76	1 254 890,52	8	194 349,67
1890	16 640 036,17	1 122 253,82	6,74	1 331 202,89	8	208 949,07
1891	17 063 122,30	1 181 969,44	6,92	1 365 049,78	8	183 080,34
Zus.	141 458 566,65	8336 779,76	5,89	9 883 935,95	7	1 547 156,19

Im wohl verstandenen Gemeindenutzen würde es also liegen, die Betriebserweiterung durch Erwerb oder Mitbenutzung fremder Schienenwege nur dem zur höheren Abgabe veranlagten Betriebe zu genehmigen, dem Anderen aber abzulehnen.

Gegenüber diesen augenscheinlichen Vortheilen, welchen das in

[11]) Oben § 61 I 166[5]. Inzwischen ist für die Neue Berliner Pferdebahn-Gesellschaft derselbe Abgabesatz vertragsgemäß festgestellt, der für die Große Berliner Pferdeeisenbahn Aktiengesellschaft gilt.

[12]) München (oben § 61 I 166[5]) und neuerdings Hannover (Straßenbahn V 108 und unten § 167 II 124[16]).

einer Hand vereinigte Bahnnetz der Allgemeinheit bietet, wird als einziger Gegengrund angegeben, daß die Zulassung nur eines Unternehmers dessen Eigennutze freien Spielraum lasse, sodaß er beliebige Fahrpreise stellen und die Wünsche der Bevölkerung unbesorgt unberücksichtigt lassen könne. Er ist hinfällig, denn einerseits ist seiner zügellosen Willkür in dem reichsgesetzlichen Einflusse der Behörden auf Fahrpreis- und Fahrplanbildung und auf anderweite Regelung des Bahnbetriebes eine Grenze gezogen[13]), andererseits könnte jedenfalls nicht schon die Bahntheilung, sondern höchstens der Wettbetrieb auf dem ganzen Netze denjenigen Unternehmer zur Nachgiebigkeit bringen, welcher kurzsichtig genug ist zu verkennen, daß sein Nutzen im Gewinnen von Fahrgästen liegt und dieses wieder durch Aufsuchen des Verkehrsbedarfs und Eingehen auf die Wünsche der Fahrliebhaber am sichersten gefördert wird.

§ 152. Der Wettbetrieb.[1])

Ein solcher liegt vor, wenn innerhalb eines Verkehrsnetzes mehrere Unternehmer dergestalt zum Betriebe zugelassen sind, daß für die nämliche Ortsveränderung von der Abfahrtsstelle zum Fahrziele beide Betriebe benutzt werden können. Nebensächlich ist dabei, ob beiderlei Züge genau dieselbe Richtung verfolgen oder auf verschiedenen Wegen das verlangte Ziel erreichen, wenn allerdings zwar im ersteren Falle der Wettbetrieb ein vollkommener und deshalb beiderseits verhängnißvoller sein wird, als im anderen[2]).

---

[13]) GwO §§ 37, 76; oben §§ 31, 41 I 67 ff., 101 ff.

[1]) K. Hilse: Begriff der Konkurrenzbahn in Ztschr. f. Transportw. VII (1890) 52 ff.

[2]) So besteht z. B. in Berlin zwischen Halleschem und Rosenthalerthor die Möglichkeit, die beiderseitige Entfernung durch Benutzung der Ringbahn oder der Linie Kreuzberg—Gesundbrunnen zurückzulegen; ebenso kann man vom Askanischen zum Moritzplatze durch die Ringbahn oder durch die Linie Zoologischer Garten—Görlitzer Bahnhof gelangen. Beiderlei Wege sind nicht gleich lang. Nicht minder sind Strecken innerhalb des nämlichen Netzes, z. B. zwischen Alexanderplatz und Rosenthalerthor durch Benutzung der Linien Kreuzberg—Demminerstraße und Schlesischer Bahnhof—Ackerstraße zu erreichen, welche (von verschiedenen Unternehmern betrieben) zwischen den fraglichen Stellen genau dieselbe Richtung verfolgen.

In allen derarten Fällen hat der Fahrliebhaber die Wahl, welchen Zug er benutzen will. Für seine Entschließung wird namentlich die Höhe des Fahrpreises, Dauer der Fahrt, Annehmlichkeit der gebotenen Beförderung maßgebend wirken, sodaß demjenigen Betriebe die Fahrgäste zufallen, welcher die günstigsten Zugeständnisse macht und die meisten Annehmlichkeiten bietet.

Weichen die Fahrpreise beider Betriebe von einander ab, so werden die Fahrbewerber die billigere Beförderungsleistung abnehmen, solange nicht etwa die Vortheile der billigeren Fahrt durch anderweite Nachtheile aufgehoben werden, z. B. längere Fahrzeit, geringere Bequemlichkeit. Dies führt dahin, daß die verschiedenen Unternehmer unbekümmert um die Fahrdauer und damit Selbstkosten der Beförderungsleistung sich an Erhebung eines gleich hohen Fahrpreises genügen lassen. Hierbei wird derjenige im Vortheile sein, welcher die kürzere Linie besitzt, weil er dadurch schnellere Beförderung gewähren kann und in dem Fahrpreise einen höheren Ueberschuß gegenüber demjenigen erhält, welcher durch die weitere und damit kostspieligere Anlage sowie den angestrengteren Betrieb einen größeren Bruchtheil der Betriebseinnahme auf Unkosten gebraucht.

Gelingt es dem Unternehmer der längeren Strecke nicht, die Fahrt genau in derselben Zeit zurückzulegen, welche für die kürzere nur gebraucht wird, so hat er selbst bei gleichem Preisgebot auf schwächeren Verkehr zu rechnen, als der andere. Mithin muß er für den Zeitverlust bei Benutzung seines Betriebes einen Gegenwerth bieten, entweder in Form eines Fahrpreisablasses oder größerer Annehmlichkeit seiner Beförderung. Mit der vermehrten Geschwindigkeit der Fahrt ist eine Mehrabnutzung der Gleise und der Triebkräfte unvermeidlich; das Nachlassen an Fahrgeld findet seine äußerste Grenze in den Selbstkosten der Beförderungsleistung, unter die füglich nicht herabgegangen werden kann; Annehmlichkeitseinrichtungen durch bessere Ausstattung der Wagen, Heizanlagen und ähnliches mehr verursachen Aufwendungen und erhöhen dadurch den Selbstkostenpreis.

Aus alledem erhellt, daß der Wettbewerb für den Betriebsunternehmer nur bis zu einer gewissen Grenze vortheilhaft

ist[3]). Hört er auf, Gewinn zu bringen oder führt er vielleicht sogar zu Verlusten, so wird die Betriebseinstellung seine natürliche Folge und der Verlust eines nöthigen Verkehrsmittels für die Bevölkerung seine Wirkung sein. Mit dem Aufhören des einen Betriebes wird der übrig bleibende Unternehmer bestrebt sein, aus dem Betriebsfelde, das ihm jetzt allein zufällt, thunlichsten Gewinn zu ziehen, seine bisherige Nachgiebigkeit fallen zu lassen und diejenigen Vortheile der Bevölkerung wieder zu entziehen suchen, zu denen er unter dem Zwange des Wettbewerbes sich verstanden hatte.

Da jedes Wegfallen eines Verkehrsmittels die Verkehrsüberwältigung schwächt und damit den Staatszwecken schadet, widerspricht die Begünstigung von Zuständen, aus welchen jener Erfolg unabweisbar eintreten müßte, der staatsbehördlichen Aufgabe. Mithin wird nur so lange auf die staatliche Unterstützung eines Wettbewerbes zu rechnen sein, als er innerhalb der sachgemäßen Grenzen liegt, sodaß bei der Fahrpreis- und Fahrplangenehmigung[4]) ein diesbezüglicher Einfluß nicht ausbleiben kann.

Der Wettbewerb wird ferner staatsbehördlicherseits Einschränkung zu finden haben, sobald die allgemeine Sicherheit durch ihn bedroht und die Unfallsgefahr erhöht wird. Daß beides denkbar, ergeben die Ziffern der Unfälle durch Zusammenstoß von je zwei Straßenbahnwagen an den gegenseitigen Kreuzungsstellen[5]), die im Verhältniß zur Zahl, in welchen die Kreuzung zwischen Wagen desselben Unternehmers oder verschiedener Unternehmungen zu geschehen hat, zu ungunsten des letzteren ausschlägt. Dies findet seine natürliche Erklärung in der abweichenden Unterweisung der

---

[3]) Die Vermehrung der Fahrgelegenheit kann bisweilen sogar nützen und die Eigenschaft der Mitbewerbung verlieren. Jede Schweizer Gebirgsbahn beansprucht zwar für ihre Bestandsfähigkeit einen Fahrgästezufluß, der jedoch der andern keinen Abbruch thut, sondern eher einen Zuwachs zuführt. Gleiches gilt von Bahnen, die vom nämlichen Ausgangspunkte nach anderen Endzielen führen. Alle derarte neue Unternehmungen wecken nämlich die Reiselust, bieten dem Benutzer selbständige Reize und machen die Benutzung der andern nicht überflüssig. Gleiches gilt für Straßenbahnen, die nach beliebten Vergnügungs- oder Schaustellungsorten geführt werden, weil sie die Besucher fremder Stadttheile anlocken.

[4]) Oben §§ 31, 41 I 68 ff., 101 ff., unten §§ 161, 162 II 97 ff.

[5]) UnfallsgG §§ 28, 36, 51, 81, S. 115, 149, 185, 263; Schutzbedürfniß § 16 S. 56.

Fahrmannschaft und in der allgemeinen Abneigung, einem anderen den Vorrang zu lassen. Mithin muß bei Wettbetrieb die Aufmerksamkeit der Sicherheitsbehörden auf seine Gestaltung und die in ihm eingetretenen Vorgänge eine größere sein, wie bei Alleinbetrieb.

Vermag aber der Wettbetrieb das Gemeinwohl und die allgemeine Sicherheit nach mannigfachen Richtungen zu beeinträchtigen, und dadurch den Staatszwecken entgegen zu wirken, so bedarf es bei Vornahme von Staatshandlungen hinsichtlich seiner Einführung einer sorgfältigen Abwägung der durch ihn gebotenen Vortheile gegenüber den aus ihm drohenden Nachtheilen.

Den Hauptgewinn suchen die Vertheidiger des Wettbetriebes in dem Billigerwerden der Fahrpreise und der Vermehrung der Fahrgelegenheit. Nun steht zwar die wirthschaftliche Erfahrung fest, daß das Uebergewicht des Angebotes einer Waare über die Nachfrage einen Preisrückgang und das umgekehrte Verhältniß einen Preisaufschlag zur unausbleiblichen Folge haben muß. Für die Beförderungsleistung der Straßenbahnen fällt jedoch durch den behördlichen Einfluß auf Preis- und Fahrplanbildung[6]) die Nothwendigkeit weg, zur Herbeiführung zweckdienlicher Preise und Leistungen des Wettbewerbes zu bedürfen.

Der Gemeindenutzen wird durch den Wettbetrieb minder gefördert, als durch Alleinbetrieb, weil mit dem Preisrückgange der Einzelfahrt die Höhe des Betriebsergebnisses solange schwindet, bis der Fahrpreisausfall durch entsprechende Zunahme an Fahrgästen gedeckt ist. Fallen dabei Fahrgäste des bisher ertragsreicheren Betriebes dem minder ertragsreichen zu, so verringert sich, wo steigende Abgabe erhoben wird[7]), der Prozentsatz des ersteren ohne eine gleichmäßige Steigerung des anderen zu bewirken. Würde z. B. 1891 in Berlin bei den heutigen Beförderungsverhältnissen infolge Wettbetriebes die Große Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft 714 880 M. Einnahme verloren haben, welche der Neuen Berliner Pferdebahn zugefallen wäre, so brauchte sie nur vom Ueberreste der rund 13 900 000 M. $7^1/_2$ % mit 1 042 500 M. statt der ge-

---

[6]) GwO §§ 37, 76; Preuß. GEw §§ 11, 17; Bayern V 20. Juni 1855 § 10.

[7]) Oben § 61 I 166[5], unten § 167 V II 124 ff.

zahlten 1 108 168 M. abzuführen, was 65 668 M. Ausfall ausgemacht hätte, während die Benutzungsgebühr der Neuen Berliner Pferdebahn bei Zuwachs dieses Betrages bloß um 28 595,20 M. gestiegen sein, sodaß die Gemeinde 37 072,80 M. verloren haben würde.

§ 153. Die Zeitgrenzen der Betriebsgenehmigung.

Eine zeitliche Begrenzung gewerblicher Betriebe widerstreitet zwar dem Reichsrechte, indem GwO. § 40 grundsätzlich verbietet, gewerbliche Genehmigungen auf Zeit zu ertheilen[1]). Gleichwohl sind die heutigen Straßenbahnen fast ausnahmslos in ihrer Dauer begrenzt. Theilweise haben bereits die Staatsbehörden eine Zeitbegrenzung ausgesprochen, die allerdings, soweit sie unter der Herrschaft der GwO. erfolgt und auf die dort eingeräumte Regelungsbefugniß gestützt ist, der Rechtswirksamkeit entbehrt, weil sie gegen ein gesetzliches Verbot verstößt. Ausnahmslos ist jedoch das Einbaurecht des Straßeneigenthümers nur auf Zeit verliehen und folgeweise der Betrieb in gleicher Weise beschränkt, weil mit Erlöschen des Einbaurechtes der Schienenweg zu beseitigen ist und mit seinem Wegfalle der Betrieb unmöglich wird. In Preußen, wo auf Straßenbahnen die Gewerbeordnung künftig unanwendbar werden soll und eine staatsbehördliche Bahn- und Betriebsgenehmigung geplant wird, ist die Möglichkeit in Aussicht genommen, sie zeitlich[2]) zu begrenzen.

Hat man hiernach mit zeitlich begrenzten Betrieben zu rechnen, so ist die Frage zu erörtern, ob begrenzte oder unbegrenzte Betriebsdauer den Vorzug verdient, welchen Einfluß jede zeitliche Begrenzung auf das Unternehmen und seine Entwickelungsfähigkeit zu äußern vermag, da die Behörde im Einzelfalle eine Entscheidung hierüber zu treffen haben wird. Die Gründe können auf wirthschaftlichem und Wohlfahrtsgebiete liegen.

Ohne Unterschied, ob bei Aufhören des Bahnbetriebes der Schienenweg wieder zu beseitigen ist oder in das Eigenthum des

---

[1]) Oben § 24 I 53.

[2]) GEw § 11 vergl. Bayern V 20. Juni 1855 § 7; Hamburg G 28. Sept. 1864 Art. 1.

Straßeneigenthümers übergeht, was bald entgeltlich bald unentgeltlich gefordert wird, hat der Unternehmer aus dem Betriebe während dessen Dauer denjenigen Betrag herauszuwirthschaften, welcher für den Schienenweg aufgewendet und mit dessen Verlust nicht wieder einzubringen ist[3]). Er wird ziffermäßig höher sein, wenn unentgeltliche Ueberlassung gefordert wird, als wenn eine Entschädigung verlangt werden kann, und bei der Wiederherstellungspflicht des alten Zustandes sogar noch um den Betrag derjenigen Wiederherstellungskosten steigen können, welche über den Werth des Abbruchmaterials entstehen sollte. Ist der Unternehmer eine Aktiengesellschaft, so besteht für ihn sogar die gesetzliche Pflicht, jenen künftigen Verlust jährlich in das Bereich seiner Berechnung bei Aufstellung der Bilanz zu ziehen und den davon auf die einzelnen Betriebsjahre entfallenden Betrag als Verlust einzusetzen oder, wie man zu sagen pflegt, das Einbaukapital zu amortisiren und die hierzu ausreichenden Abschreibungen vorzunehmen. Dieselben müssen naturgemäß um so höher ausfallen, je kürzer die Fristen sind, innerhalb deren das Kapital getilgt sein soll. Der dafür eingesetzte Betrag stellt aber keinen Gewinn, sondern nur den Ersatz des Vermögens her, sodaß die weiteren natürlichen Forderungen auf Verzinsung und Unternehmergewinn nebenbei ihre Befriedigung finden sollen.

Sofern nun nicht etwa von der unhaltbaren Ansicht ausgegangen wird, daß die vorerörterten Forderungen unberechtigt sind und ihre Befriedigung versagt werden müsse[4]), bleibt den zum Treffen ihrer Maßnahmen berufenen Staats- oder Gemeindebehörden nichts anderes übrig, als die Wirkung vorher abzuschätzen, welche auf Höhe der Beförderungspreise, Gestaltung der abzugebenden Beförderungsleistungen nach Menge und Annehmlichkeit, auf die Ergiebigkeit und Belastungsfähigkeit des Unternehmens und auf die

---

[3]) Hierfür sind zwei Wege gebräuchlich, nämlich die Ansammlung von Bahnkörpertilgungsfonds oder die allmählige Tilgung der Aktien durch Auslosung gegen Ausgabe von Genußscheinen, von denen der erstere den Vorzug verdient; K. Hilse in Ztschr. f. Lok.- u. Straßenbw. IV (1885) 133.

[4]) Bayern: B 20. Juni § 10 und Preußen GEw § 11 erkennen umgekehrt die Berechtigung der Bahnbesitzer an, aus dem Betriebe den Bauaufwand zu tilgen.

Reichlichkeit des zu erwartenden Kapitalszuflusses die zeitliche Begrenzung äußern muß. Hierbei können Staats- und Gemeindebehörden zu abweichenden Entscheidungen gelangen.

Die Gemeinden, welche aus ihrem Widerspruchsrechte gegen den Einbau die Macht besitzen und zu benutzen verstanden haben, aus dessen Aufgabe eine Einnahmequelle zu schaffen, haben das natürliche Bestreben, möglichst viel herauszuschlagen und recht häufig in die Lage zu kommen, ihre Forderung in die Höhe zu schrauben. Sie sind deshalb für möglichst hohe Abgabe und denkbar kürzeste Befristung. Beides ist wirthschaftlich unvereinbar. Denn je mehr aus einem Unternehmen herausgezogen werden soll, desto längere Zeit bedarf man dazu, um nicht die einzelnen Jahre allzuscharf heran zu ziehen. Sind z. B 5 000 000 in 50 Jahren aufzubringen, so sind jährlich 30 500 M. und bei 25 Jahren schon 115 450 M. jährlich erforderlich[5]). Daraus folgt, daß letzterenfalls die Jahresbelastung fast die vierfache Höhe erreicht und der einzelne Fahrpreis einen entsprechend größeren Theil dafür abwerfen muß. Abgesehen davon, fällt natürlich die Neigung zu Verbesserungen, die Aufwand beanspruchen, mit der Nähe der Ablaufsfrist, sodaß Neuanschaffungen und Umgestaltungen auf das geringst ausreichende Maaß herabgedrückt werden. Der Erhaltung und Entwickelung eines gesunden Straßenbahnbetriebes sind aber weder zu hohe Fahrpreise, noch ausbleibende Verbesserungen förderlich, sodaß eine zu kurze Befristung für das Gemeinwohl schädlich wirkt und sogar der Gemeinde selbst nicht immer frommt. Denn die Unternehmungslust verlangt nicht bloß sichere Gewinnaussichten, sondern auch deren einigermaßen sichere Stetigkeit für absehbare Zeit. Hieraus erklärt sich, warum die Ausschreibungen einzelner Gemeinden zum Straßenbahnbau (z. B. Düsseldorf, Spandau) keine Bewerber gefunden haben.

Eine allzu starke Anspannung der Straßenbahnbetriebe durch zu kurze Befristung der Genehmigung schädigt überdies die jetzigen

---

[5]) Da die Ansammlungen zinstragend angelegt werden, so entfallen bloß diese Ziffern bei Annahme von 4 % Jahreszinsen; bei 5 % und 50 Tilgungsjahren würden jährlich sogar bloß 22 748 M., bei nur 25 Tilgungsjahren dagegen schon 99 774 M. dem Betriebe zu entnehmen sein; unten §§ 161, 169 II 100[8], 133.

Gemeindemitglieder zugunsten der künftigen. Denn die ersteren werden gezwungen, die ihnen nöthigen Beförderungsleistungen zu einem höheren Preise abzunehmen, als wenn die aufzubringenden Beträge für den Kapitalsersatz sich auf die doppelte oder dreifache Zeit erstrecken könnten und vielleicht die ersten Jahre, welche zur Entwickelung des Unternehmens gebraucht werden, hierzu noch nicht herangezogen zu werden brauchen. Nun liegt eigentlich kein Grund vor, warum den künftigen Gemeindemitgliedern übermäßig schnell die daraus entspringenden Vortheile schon zugute kommen sollen, daß die Anlage zum Gemeindeeigenthum wird, daß der Bahnbetrieb auf die benöthigte Höhe gebracht ist und daß die gestärkte Steuerkraft als Folge gehobener Gewerbethätigkeit und Wohlstandes sich Einnahmen mehrend fühlbar macht. Die kürzere Befristung entspricht lediglich diesem Beweggrunde und verfolgt ausschließlich dies Ziel.

Bei dieser Sachlage würde wohl zu rechtfertigen sein, wenn die Staatsbehörden aus der umgekehrten Erwägung, die jetzige Einwohnerschaft vor Ueberanstrengung zugunsten der Nachkommenschaft zu schützen und ihr die Wohlthaten des Straßenbahnbetriebes möglichst vollkommen zu verschaffen, zu unbefristeten oder langfristigen Genehmigungen sich entschließt, weil sie dadurch den Unternehmungstrieb anspornt, Kapitalszufluß gewinnt, auf billige Fahrpreise und sachgemäße Abgabe der Beförderungsleistungen hindringen kann, indem sie dem Unternehmer zumuthen darf, sobald ihm die Ausnutzungsmöglichkeit zeitlich gesichert ist, sich anfänglich ohne oder mit geringem Gewinn in Erwartung seiner Steigerung und Stetigkeit in einer ihm bleibenden Zukunft zu begnügen.

In Preußen wird das Bedürfniß der Gemeinde nach zeitlicher Begrenzung des Einbaurechtes staatlicherseits scheinbar für nicht naturgemäß gehalten. Wenigstens gesteht der G Ew § 5 den Straßeneigenthümern nur die Befugniß zu, eine Benutzungsgebühr und das Erwerbsrecht des Schienenweges zu verlangen, sodaß jede darüber hinausgehende Beschränkung der Betriebsfreiheit keinen Rechtsschutz finden würde. Daß jedoch die Zeitbegrenzung eine auf den Wirthschaftsplan tief einschneidende Wirkung äußern würde, ist oben dargethan.

§ 154. Dei Vertheuerung des Straßenbahnbaues.

Mit der steigenden Aufwandshöhe, welche die Ausführung und Unterhaltung des Schienenweges verursacht, nimmt naturgemäß der Beitrag zu, welcher jährlich aus den Betriebseinnahmen herauszuwirthschaften ist, um die Herstellungskosten zu ersetzen und der Unterhaltungspflicht zu genügen. Daraus folgt, daß alle Leistungen zur Straßenverbreiterung, Umpflasterung, Erwerb von Grundstücken, Brückenbauten und ähnlichem mehr in ihrer Wirkung auf eine Erhöhung der Betriebskosten und damit eine Vertheuerung der abzugebenden Betriebsleistungen hinauslaufen, wenn die diesbezüglichen Forderungen nicht vielleicht sogar den noch schlimmeren Erfolg haben, die Bewerber abzuschrecken und das Zustandekommen der Bahnen zu vereiteln. Denn so unverständig kann kaum jemand sein, sich mit dem Gedanken zu tragen, daß der Unternehmer das Wiedereinbringen jener Beträge und der zu deren Verzinsung erforderlichen Mittel unterlassen werde. Geschieht letzteres indeß nicht, so verbleibt die Betriebseinnahme als die einzige Quelle, aus welcher die Ersatzbeträge fließen und ist folgeweise deren reichlicher Zufluß anzustreben. Dieser bedingt aber wieder einerseits auf hohe Einnahmen zu halten und andererseits an Ausgaben möglichst zu sparen. Beides ist weder der Preisermäßigung noch der Verbesserung der Betriebsleistungen günstig.

Trotz dieser augenscheinlichen Unverträglichkeit mit dem Wesen der Straßenbahnen und schädlichen Wirkung auf Verbilligung der Beförderungspreise und größere Annehmlichkeit der Beförderungsleistung wird die Einbaugenehmigung vielfach durch ihr fremde Leistungen belastet. So sind z. B. der Erwerb von Kirchen und weltlichen Bauwerken, sowie namhafte Beiträge zu Straßenverbreiterungen[1]), welche nicht etwa bloß wegen des einzurichtenden Bahn-

---

[1]) Für die Große Berliner Pferdeeisenbahn Aktiengesellschaft betrugen bis 1890 die Aufwendungen der Pflasterungen, Entwässerungsanlagen, Brückenbauten, Grundstückerwerbungen zu Straßenverbreiterungen, mithin für gemeinnützige Verbesserungen der Verkehrswege 14168495 Mk., welche der Gemeinde kraft ihrer Unterhaltungspflicht obgelegen hätten. Hierzu treten für Umpflasterungskosten, durch die Kanalisationsausführungen entstandene

betriebes, sondern unabhängig davon aus allgemeinen Verkehrsrücksichten durchzuführen waren, gefordert worden, welche die Selbstkosten der beregten Gleisstrecke außergewöhnlich vertheuert haben und naturgemäß auf die Fahrpreisbildung ihren Einfluß nicht verleugnen konnten.

Ob es den Staats- oder Gemeindezwecken förderlich und deshalb mit der Aufgabe der Staats- oder Gemeindeverwaltung verträglich ist, derarte Belastungen der Straßenbahnanlage herbei zu führen, darf bezweifelt werden. Denn die Aufbringung der Mittel zur Befriedigung von Gemeindebedürfnissen, welche sämmtliche Gemeindemitglieder verursachen, hat von der Gesammtheit und nicht von Einzelnen zu erfolgen. Mit gleichem Rechte könnten anderweite öffentliche Fuhrbetriebe oder könnte die Bauthätigkeit damit beschwert werden, was unfehlbar jeder für ungerecht erklären würde. Warum jedoch dem Gleiseinbau gegenüber etwas erlaubt sein soll, was gegenüber dem Hochbau für ungerecht gehalten werden würde, ist nicht ersichtlich.

Die Beschwerung der Bahnanlagen geschehen weniger in Ausübung eines Rechtes als einer Macht, ihr Zustandekommen zu hintertreiben. Die Gemeindeverwaltung vermag wenigstens für ihre diesbezüglichen Forderungen den Gemeindenutzen anzuführen, welcher in der Ausführungsmöglichkeit nützlicher Unternehmungen ohne Inanspruchnahme der sonst verfügbaren Gemeindemittel erwächst. Die Staatsbehörden haben kein gleiches Beschönigungsmittel dafür, daß sie das Vorgehen der Gemeinden nicht hintertreiben. Neuerdings scheint die Erkenntniß der Unzulässigkeit und Gemeinschädlichkeit einer übertriebenen Vertheuerung der Bahnanlagen weitere Kreise erfaßt zu haben. Hierfür spricht wenigstens, daß der Preuß. GEw betreffend die Bahnen unterster Ordnung und seine Begründung das Stellen von Forderungen der beregten Art unter denjenigen nicht aufführt, welche dem Straßeneigenthümer gestattet werden sollen. Eine etwa nothwendig werdende Zustimmungsergänzung der fehlenden Einbaugenehmigung würde also jenen Ansprüchen keine Rechnung zu tragen brauchen.

Aufwendungen und an Straßenreinigungs- bezw. Schnee-Abräumungsaufwand weitere 3075749 Mk. zur Entlastung der Gemeindemittel. Andere Betriebe hatten verhältnißmäßig gleiche Ansprüche zu befriedigen; unten § 168 II 129.

§ 155. Die Bedürfnißfrage.

Die Ertheilung einer Genehmigung von dem Nachweise eines vorhandenen Bedürfnisses abhängig zu machen, sind die Behörden nur in solchen Fällen befugt, für welche dies gesetzlich oder landesbehördlich bestimmt [1]) ist, sodaß bei dem Mangel einer derarten Bestimmung, was z. B. für die Straßengewerbe im Sinne GwO § 37 zutrifft, die Bedürfnißfrage der behördlichen Beurtheilung entzogen und der angeblich unzureichende Nothwendigkeitsbeweis nicht geeignet ist, zum Versagungsgrunde einer nachgesuchten Gewerbegenehmigung benutzt zu werden. Hinsichtlich der Beförderungsbetriebe auf Straßenschienenwegen haben nun aber weder die Reichsgesetzgebung noch die Landesregierungen bisher [2]) die Behörden befugt erklärt, den Gleiseinbau oder den Betriebsbeginn von einem geführten Bedarfsnachweise abhängig zu machen, sodaß etwaige dem widersprechende behördliche Handlungen jedenfalls einer rechtlichen Unterlage entbehren und einem erfolgversprechenden Angriffe ausgesetzt sind [3]).

Giebt es danach im Bereiche der Straßenbahnen zwar keine Bedürfnißfrage im vorberegten Sinne, so wird die Erörterung der Frage, ob und inwieweit ein örtliches Bedürfniß nach Straßenbahnen überhaupt oder in einer gewissen Gestaltung besteht, gleichwohl öfters die Staats- und Gemeindeverwaltungen nach doppelter Richtung zu beschäftigen vermögen, nämlich ob deren Zustandekommen zu vereiteln oder nicht umgekehrt vielleicht sogar thatkräftig zu fördern ist. Das Erstere kann zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung, das Letztere aus Wohlfahrtsrücksichten geboten sein. Hierbei ist nicht ausgeschlossen, daß beiderlei Behörden auf eine entgegengesetzte Entscheidung hinauskommen, indem für sie abweichende Erwägungen maßgebend sind, die den andersgestalteten Zwecken der ihnen anvertrauten Verwaltungen entsprechen.

Weder hier noch dort darf der Erwägung eine ausschlagge-

---

[1]) **Preuß.** OVG 27. März 1884.

[2]) Vergl. jedoch **Bayern** V. 20. Juni 1885; **Preuß.** GEw § 3 [4].

[3]) Oben §§ 26, 73, 136 I 44, 210, 394.

bende Bedeutung beigemessen werden, daß der zu eröffnende Straßenbahnbetrieb die bereits bestehenden Beförderungsbetriebe schädigen, ihnen nämlich Leistungsabnehmer entziehen würde, selbst wenn es sich um einen Wettbewerb mit Staats- oder Gemeindebetrieben handeln sollte, weshalb bereits der Argwohn Ausdruck gefunden hat[4]), daß eine der Staatseisenbahnverwaltung anzuvertrauende Einwirkung bei Anlage von Straßenbahnen leicht dahin führen könne, aus staatseisenbahn-wirthschaftlichen Rücksichten die Genehmigung für Privatunternehmungen zu versagen, obschon solche nach jeder anderen Richtung ersprießlich wirken würden.

Aufgrund der berücksichtigungswerthen Eigenthümlichkeiten und Zwecke ihrer bezüglichen Verwaltungen, sind die muthmaßlichen leitenden Beweggründe der Staats- und Gemeindebehörden auseinander zu halten

I. Den Gemeinden tritt die Bedürfnißfrage in beiden Gestalten entgegen. Die Gemeindeverwaltung wird bald aus eigener Anregung, bald infolge eingereichter Gesuche um Einbaugenehmigung die Ersprießlichkeit von Straßenbahnanlagen für das Gemeindewohl zu berathen haben. Das Niederliegen von Handel und Gewerbe, das Ruhen der Bauthätigkeit, zutage getretene Mißstände in den örtlichen Wohnungsverhältnissen, der Rückgang des allgemeinen Wohlstandes infolge unzureichender Verkehrsmittel können eine Abhülfe erheischen, welche in dem Gewinnen eines Straßenbahnbetriebes zu finden sei. In derarten Fällen werden Wohlfahrtsrücksichten zum Suchen eines geeigneten Unternehmers oder zur Selbstausführung treiben, falls das Erstere nicht gelingt oder Opfer erfordert, die dem zu erwartenden Nutzen nicht mehr entsprechen.

Alle derarten Beschlüsse setzen jedoch ein Feststellen des Verkehrsbedarfes, eine Schätzung des aus seiner Befriedigung zu gewärtigenden Nutzens und des aus seiner Nichtbefriedigung drohenden Schadens, eine gegenseitige Abwägung beider und eine Prüfung der verschiedenen verfügbaren Befriedigungsmittel nach ihrer Wirkung voraus. In richtiger Erkenntniß des großen wirthschaftlichen Nutzens, welcher den Gemeinden aus der Verbesserung der

[4]) Verh. d. Preuß. Abg 1320.

örtlichen Verkehrsbedürfnisse inform verbesserter Wohnungsverhältnisse, gehobener Gewerbethätigkeit und steigenden Wohlstandes entspringt, ist es bereits vielfach zur Förderung von Bahnunternehmungen durch Baarzuschuß[5] aus Gemeindemitteln und zur Selbstausführung[6]) gekommen, welche Maßnahmen nur aus dem Gesichtspunkte zu rechtfertigen sind, daß zwingende Gründe des öffentlichen Wohles und eine unabweisbare Nothwendigkeit den Aufwand verursacht haben.

Umgekehrt kann zur Verhütung eines künftigen Gemeindeaufwandes geboten sein, die nachgesuchte Einbaugenehmigung gänzlich oder doch wenigstens in der vorgeschlagenen Gestalt abzulehnen, wenn entweder der Unternehmer leistungsunfähig oder die Ergiebigkeit des geplanten Betriebes ausgeschlossen erscheint, weil unergiebigen Betrieben die Bestandsfähigkeit abgeht und eine baldige Einstellung bevorsteht, die außer dem Verlust eines bereits eingeführten Verkehrsmittels die Beseitigung des Einbaues und Wiederherstellung des früheren Straßenzustandes nöthig macht, was Geldaufwand erfordert. Er trifft die Gemeinde, falls eine Beitreibung vom Unternehmer versagt, weshalb allerdings in derarten Fällen sachlich begründet erscheint, die Bedürfnißfrage und deren Einfluß auf die wirthschaftliche Lage des Unternehmens bei der Versagung mitsprechen zu lassen[7]).

Sobald der Gemeinde zugemuthet wird, dem Unternehmer die Einbaugenehmigung für das gesammte Straßennetz unter Ausschluß jedes Mitbewerbes zu ertheilen, ist sie zur Versagung nicht bloß berechtigt, sondern sogar verpflichtet, sobald das Bahnnetz in seiner Gestaltung Zweifel daran zuläßt, ob der jetzige und künftige Verkehrsbedarf zu seiner sachgemäßen Befriedigung gelangen[8]) wird. Hier ist also die Ausdehnung der Bedürfnißfrage nach der Richtung geboten, ob nicht etwa die zu gewährende Ausschließlichkeit dahin führen kann, daß ein dringendes Verkehrsbedürfniß unbefriedigt bleiben muß, also auf die Vollkommenheit der Bedarfsbefriedigung zu erstrecken.

---

[5]) Reinickendorf, Tegel. Oben § 141 II 12[4].

[6]) Britz, Halle, Köpenick, Mariendorf, Rixdorf, Schönhausen, Wiesloch und Düsseldorf. Oben § 141 II 12[5 7 12].

[7]) Oben § 146 II 34.

[8]) Oben § 141 II 12[10].

II. Wegen ihres überwiegend örtlichen Nutzens hat die Errichtung von Straßenbahnen für die Staatsverwaltung zwar eine geringere Bedeutung[9]), ohne daß jedoch die Bedürfnißfrage für sie völlig gegenstandslos wird.

Zunächst kann die Nothlage einer Gemeinde, für deren Beseitigung Straßenbahnen ersprießlich erscheinen, die Staatsverwaltung bestimmen, aus Staatsmitteln[10]) auszuhelfen. Derarte Maßregeln verlangen vorgängige Feststellung des Bedürfnisses und der Zweckmäßigkeit der Anlage, mag die Hülfe in einem Baarzuschusse oder einer Zinsengewähr[11]) für das Baukapital bestehen sollen.

Sodann ist dem Straßenbahnbau und -betrieb, obschon sie aus staatspolitischen Gründen als Aufgabe des Staates abgelehnt und für eine Angelegenheit der Gemeinden oder von Privatunternehmungen erklärt sind[12]), nicht die Eigenschaft abzusprechen, dem Staatswohle und den Staatszwecken mittelbar zu dienen. Das Gegentheil hat vielmehr in dem gesetzgeberischen Vorgehen seinen Ausdruck gefunden, die versagte Einbaugenehmigung im Staatsaufsichtswege zu ergänzen[13]) und den Bahnbau zu erleichtern. Die Zustimmungsergänzung wird ohne vorgängige Lösung der Bedürfnißfrage für den geplanten Bau schwerlich abgethan werden können.

Endlich kann der Straßenbahnbetrieb unverkennbar zu einer so starken Ueberlastung des Verkehrs in den betreffenden Straßenzügen führen, daß die Ordnung und Sicherheit empfindlich beeinträchtigt und die Staatsbehörde zum Einschreiten durch dessen Zu-

---

[9]) Oben § 147 II 26³.

[10]) Vorschlag d. Preuß. Herrenhauses. Verh. d. Abg. 1316, 1318, 1320, 1323.

[11]) Eine staatliche Zinsengewähr ist in Frankreich nach G. 11. Juni 1880 Art. 26 für Tramways zulässig. Ausgestattet mit einer solchen sind zur Zeit sechs Tramways mit Maschinenbetrieb für gemischten Verkehr, von den im Ganzen 22 Betrieben für gemischten und 29 für bloßen Personenverkehr. Diese 51 Betriebe sind zusammen 1125 km lang und zwar diese der ersteren Art 512, der letzteren 616 km 29 Betriebe mit 595 km verwenden Maschinen und nur 22 mit 532 km Pferde als Triebkraft. Ztschr. f. Transportwesen IX 201.

[12]) Preuß. Standpunkt. Verh. d. Abg. 1320.

[13]) Preuß. GEw § 6.

rückführen auf das richtige Maß gezwungen wird. Die Bedürfnißfrage spielt hier gleichfalls eine Rolle.

Obschon also sowohl aus Wohlfahrts- wie Sicherheitsgründen die Bedürfnißfrage für Straßenbahnen unverkennbar in das Bereich staatspolitischer Erwägungen fällt, welche die Staatsverwaltung nicht unberücksichtigt lassen darf, ist gleichwohl den Behörden die Macht nicht verliehen, so lange noch keine Beihülfe aus öffentlichen Mitteln verlangt oder eine Gemeingefahr besorgt wird, die Versagung der Genehmigung wegen angeblich nicht ausreichenden Bedarfsnachweises zu versagen. Denn ein Mißbrauch wäre theils aus Bequemlichkeit, theils aus Aengstlichkeit, theils wegen ungenügender Sachkenntniß nicht ausgeschlossen, unter dem jedoch die Entwickelung der Straßenbahnen leicht leiden und die Hebung des Verkehrs zurückgehalten werden könnte. Daß jedoch der den Verkehr und die Volkswirthschaft fördernde Einfluß der Eisenbahnen und Straßenbahnen vielfach und lange unterschätzt gewesen und erst spät erkannt wurde, ist nicht abzuleugnen[14]). Kommt dazu, daß Beamte in höherem Maße den Vorwurf scheuen, welchen mißglückte Unternehmungen schnell in der öffentlichen Meinung und den Tagesblättern finden, wie Privatpersonen, daß ferner die Bedürfnißfrage richtig zu lösen, ein so tiefes Eindringen in das Wesen und die Wirkung des beregten Betriebes und ein so richtiges Verständniß für die Verkehrsbedürfnisse verlangt, wie es nur aufgrund außergewöhnlicher Beschäftigung mit der Sache gewonnen wird, daß endlich die Staatsbehörde überlastet, wenn sie mit der Bedürfnißfrage betraut würde, und die Möglichkeit eines Mißgriffs jedenfalls nicht zu fern liegt, so erscheint der eingeschlagene Weg richtig.

Denn selbst der Unternehmer, obschon er allen Grund zur größten Vorsicht hat, weil er sein Geld und seine Arbeit einsetzt, gelangt vielfach zu Trugschlüssen, indem seine Erwartungen durch den Erfolg getäuscht werden[15]). Um wie viel mehr dürften deshalb Irrthümer bei den Behörden denkbar sein.

Für den Staat hat es schließlich nur untergeordnete Bedeutung, ob ein Wirthschaftsunternehmen erfolgreich ausfällt oder

---

[14]) Ztschr. f. Lok.- u. Straßenb. III 169, UnfallsgG § 2 S. 5.
[15]) z. B. Schwerin, Oldenburg und unten § 158 II 85.

mißglückt, ob dessen Begründer verliert, oder zum eigenen Gewinn einen Anderen wirthschaftlich schädigt, sobald keine höheren Güter verletzt werden, Ordnung, Ruhe, Sicherheit und Sittlichkeit nicht bedroht sind. Diese verletzt den Straßenbahnbetrieb indeß erst, wenn er zu Störungen derselben ausartet, sodaß die Staatsbehörden nicht vorweg hindernd eingreifen sollten, solange nicht untrügliche Anzeichen für die Gemeingefährlichkeit der zu erwartenden Zustände mit überwältigender Ueberzeugung zu erkennen sind.

Zweiter Abschnitt.

Die Ausbeutung der Pferdebahnen.

§ 156. Die politische Seite derselben.

Die Ausbeutung der Straßenbahnen kann, was Anlage und Betrieb anlangt, in mehrfacher Weise den Staatszwecken und dem Gemeinwohle entgegenlaufen, wenn sie nämlich in einer Weise geschieht, daß entweder die Beförderungsleistungen übermäßig vertheuert werden, wodurch der durch sie gebotene Nutzen herabgemindert wird, oder wenn umgekehrt eine so große Ueberlastung des Betriebes eintritt, daß die Einkünfte hinter den Ausgaben zurückbleiben, wodurch der Unternehmer schließlich zum Aufgeben des Betriebes gebracht wird. Danach ist allerdings darüber zu wachen, daß die Straßenbahnen nicht etwa aus Eigennutz ihrer Zweckbestimmung ausbleiben, vielmehr dafür zu sorgen, daß ihre Leistungen den an sie zu stellenden Ansprüchen genügen und ungesunde Auswüchse beseitigt werden. Ein behördliches Mitbestimmungsrecht hinsichtlich der Menge und des Preises der abzugebenden Beförderungsleistung sowie umgekehrt die Befugniß, die Betriebe in ihrer Bestandsfähigkeit zu schützen, wird deshalb dem Staate und den Gemeinden füglich nicht abgesprochen werden dürfen.

Zu einer Ausbeutung wird es aber überall kommen können, wo die Anlage von Straßenschienenwegen nicht etwa in der Absicht

geschieht, solche jedermann zur freien Benutzung zu überlassen, um durch ihre Errichtung der Förderung des Verkehrs voll und ganz zu entsprechen, weil hier den Beweggrund für Herstellung der Anlage und Eröffnung des Betriebes der Erwerb bildet und ihr Zweck ist, eine Einnahmequelle zu bieten. Solche kann sie ausschließlich für den Unternehmer sein, oder es können andere (Staat, Gemeinde) die Mitnutzung beanspruchen, sodaß eine Mehrheit von Erwerbssuchern hinsichtlich des nämlichen Unternehmens denkbar ist.

Wie jede Quelle leicht ausgeschöpft ist und versiegt, wenn über den natürlichen Zufluß hinaus geschöpft wird und die einzelnen Mitberechtigten ihre Entnahme nicht den gegenseitigen Bedürfnissen und der Zuflußmenge genau anpassen, so droht auch denjenigen Erwerbsunternehmungen ein schnelles Ende, aus welchen viele und jeder Einzelne für sich zuviel gewinnen wollen. Deshalb ist unerläßlich, damit die Bestandsfähigkeit der Straßenbahnbetriebe erhalten bleibt, die mannigfachen Erwerbsansprüche dergestalt mit einander in Einklang zu bringen, daß jeder seine Rechnung findet, was keineswegs bei allen auf gleiche Weise zu geschehen braucht. Dem Einen können unmittelbare Vortheile, d. h. die Einnahme aus dem Betriebe ungeschmälert oder antheilig überlassen werden, während der Andere auf den mittelbaren Nutzen beschränkt bleibt, welcher aus dem Betriebe durch die Hebung des allgemeinen Verkehrs und des Wohlstandes unabweisbar zu erwarten steht.

Unter diesen Verhältnissen werden die maßgebenden Verwaltungsbehörden vielfach vor die Frage gestellt sein, ob in einem Einzelfalle, welcher ihrer Beurtheilung gerade untersteht, die verschiedenen kundgegebenen Erwerbsabsichten im gehegten Umfange ihre Verwirklichung finden dürfen, ohne die Bestandsfähigkeit des Betriebes zu gefährden oder seine Benutzung zu vertheuern. Sie werden deshalb die Wirkung der geplanten Ausbeutung des Betriebes zu erwägen haben und danach ihre Maßnahmen treffen müssen. Solche können entweder gegen den Unternehmer zur Zügelung seines Eigennutzes gerichtet sein, was überwiegend bei der Feststellung der Beförderungspreise zum Ausdrucke kommen wird, oder auf die Erhaltung des Betriebes abzielen, auf eine Verhinderung seiner allzugroßen Belastung seitens Dritter hinauslaufen und deshalb im Erfolge scheinbar den Unternehmer begünstigen.

Auf die Gestaltung der Straßenbahnbetriebe und deren erzielbaren Nutzen haben sowohl Staats- wie Gemeindebehörden kraft ihres Amtes einen einschneidenden Einfluß, zumal solange die Straßenbahnbetriebe dem Gewerberechte unterstellt bleiben. Irrthümer und Fehlgriffe sind dabei nicht ausgeschlossen, wenngleich sie im Schooße der Gemeindeverwaltung näher liegen, als bei den Staatsverwaltungen, weil jene behördliche und Verwaltungs-Aufgaben dabei verfolgen, wodurch sie leicht den ungetrübten Blick verlieren, ob nicht vielleicht sachwidrig den Erwerbs- vor den Wohlfahrtsrücksichten ein zu weiter Spielraum zugestanden ist. Deshalb können im Gebiete des Straßenbahnwesens wohlfahrtspolitische und wirthschaftspolitische Gründe sich widersprechen und die Staatspolitik zu anderen Maßregeln treiben, als die Gemeindepolitik dem Gemeindenutzen ersprießlich glaubte.

Dies giebt Anlaß, die verschiedenen staats- oder gemeindepolitischen Maßregeln zusammen zu stellen und zu erörtern, welche bezüglich des Straßenbahnwesens bisher beobachtet sind. Zweckmäßigerweise wird eine Trennung dahin vorzunehmen sein, inwieweit die Politik gebietet, die Ausnutzung durch den Unternehmer zu beschränken oder umgekehrt einer Ueberlastung der Betriebe entgegenzuwirken, sodaß Ausnutzbarkeit und Belastungsfähigkeit von einander zu halten sind.

I. Die Ausnutzbarkeit.

§ 157. Die Ausnutzungsarten.

Nutzen bezeichnet im gewöhnlichen Sprachgebrauche den Vortheil, welcher aus einer Handlung oder Unternehmung gezogen werden kann. Er ist in mittelbaren oder unmittelbaren, unsichtbaren oder greifbaren, künftigen oder gegenwärtigen zu unterscheiden. Der Erwerbsunternehmer sucht stets einen greifbaren, unmittelbaren und gegenwärtigen Nutzen, sodaß ihm ein erst künftiger meist nicht genügt, während für Mitbetheiligte dies sehr wohl anders liegen kann, indem sie für sich auf die künftigen mittelbaren Vortheile rechnen.

Im Bereiche der Straßenbahnbetriebe bedarf der Unternehmer einen greifbaren, unmittelbaren, gegenwärtigen Nutzen, um das eingelegte Kapital zu verzinsen und die geleistete Mühewaltung bezahlt zu erhalten. Bleibt ihm derselbe aus, so verliert er besonders dann die Macht zur Fortführung des Unternehmens, wenn er fremdes Kapital entliehen hatte, welches bei Ausbleiben der zugesagten Zinsen fällig und thatsächlich zurückgefordert wird.

Anders steht dies mit der Gemeinde als Straßeneigenthümerin und dem Staate, für welche der künftige, unmittelbare Nutzen genügen könnte. Erstere hat für die Straßenbahnanlagen, soweit solche durch die Privatunternehmer zustande gekommen sind, meist kein Geld aufgewendet, dessen Verzinsung sie nöthig hätte, sondern erstrebt nur eine Einnahme aus der außerordentlichen Benutzungsart des Straßenkörpers; letzterer sucht ein Entgelt für eine in Ausübung des Hoheitsrechtes verliehene Berechtigung. Von derartigen Gesichtspunkten ausgehend, würden Staats- und Gemeinde-Behörden bei Erfüllung ihrer Aufgaben im Gebiete des Straßenbahnwesens allerdings dazu gelangen können, eine ungleichmäßige Behandlung der verschiedenen Nutzungsbetheiligten eintreten zu lassen, ohne damit schon ungerecht verfahren zu sein.

Dem Unternehmer gegenüber werden sie jedoch dem Umstande Rechnung zu tragen haben, daß für ihn ein Betrieb wirthschaftlich verfehlt und deshalb unhaltbar ist, bei welchem die zur Verzinsung der Einlage benöthigten Beträge ausbleiben, vielleicht sogar die Betriebskosten einen Zuschuß erfordern, indem der Gewinn erst mit der Möglichkeit beginnt, über die üblichen Zinsen gleich sicherer Kapitalsanlagen hinaus noch etwas zu erreichen. Alle ihre Maßnahmen müssen also von dem Gedanken getragen sein, vorweg nicht schon jeden Ueberschuß über die Betriebskosten abzuschneiden oder wohl gar die Nothlage zu schaffen, zur Bestreitung der Unkosten einen Zuschuß nöthig zu haben.

Daß es den Staatszwecken nicht widerstreitet, dem Unternehmer die Möglichkeit zu lassen, aus einem gemeinnützigen Betriebe die Zinsen und einen angemessenen Ueberschuß herauszuwirthschaften, erkennt der Preuß. Gesetzentwurf für Lokalbahnen § 11 ausdrücklich an.

Was mit den Staatszwecken verträglich ist, kann den Ge-

meindezwecken nicht gefährlich sein. Daraus folgt, daß die Maßnahmen und Handlungen der Gemeinden gleichfalls danach zu beurtheilen sind, ob sie nicht vielleicht die Gewinn- oder Kapitalsverzinsungs-Möglichkeit unnatürlich beschränken. Thun sie dies, so sind sie ungebührlich und der Bestätigung durch die Staatsaufsichtsbehörde nicht sicher.

Die Grenze, wo ein Nutzen aufhört, angemessen zu sein und zum übermäßigen wird, ist schwer zu bestimmen, besonders bei Straßenbetriebsunternehmungen, deren Erfolge durch eine Menge zufälliger Umstände wie Witterungsverhältnisse, Futterpreise, Pferdeseuchen, größeres oder geringeres Verständniß der Betriebsleiter für den Umfang des Beförderungsbedarfes und die zu seiner Befriedigung tauglichen Mittel u. a. m. beeinflußt wird. Auch ändern sich mit zunehmender Entwickelung die Aussichten auf Ersprießlichkeit des Betriebes. Daher ist es zunächst durchaus sachgemäß, wenn die Behörden nicht sofort für die ganze Dauer des Unternehmens ihre Maßnahme zu treffen brauchen, sondern die Macht behalten, in Zwischenräumen eine Aenderung eintreten zu lassen, soweit sie auf die Nutzungshöhe Einfluß üben.

Auf welche Weise und durch welche Maßnahmen der größte Erwerb aus dem Straßenbahnbetriebe gesichert wird, findet erst im dritten Buche Besprechung, da es sich hierbei überwiegend um Fragen aus dem Wirthschaftsgebiete handelt. Insofern jedoch dem behördlichen Aufsichtsrechte Maßnahmen entspringen können, welche auf die Ertragsbildung Einfluß üben und nach dieser Richtung Mißverständnisse der Behörden nicht ausgeschlossen sind, werden hier bereits die Grundsätze zu erörtern sein, von welchen die Staats- und Gemeindebehörden sich leiten zu lassen haben, so oft ihre Mitwirkung in das Gebiet der Vermögens- und Wirthschaftsverwaltung der Straßenbahnen fällt.

Hierher gehört zunächst die Frage, ob und inwieweit Reich, Staat oder Gemeinde zur Verbesserung der eigenen Wirthschaftslage die Straßenbahnen selbst anlegen und die eingebauten Schienenwege durch Selbstbetrieb, Betriebsverpachtung oder auf andere Weise verwerthen sollen, welche indeß schon oben Erörterung[1]) ge-

---

[1]) Oben §§ 143—145 II 19—33.

funden hat. Nicht minder ist die Frage bereits abgethan[2]), ob und inwieweit die Staats- oder Gemeindepolitik dahin führen darf, den Straßenbahnunternehmern die Selbstbestimmung über die Form zu beschränken, in welcher sie ihre Anlagen verwerthen wollen, namentlich ihnen den Zuerwerb oder die Veräußerung, Verpachtung oder das Einräumen eines Mitbenutzungsrechtes zu untersagen.

Von größter Tragweite für die Wirthschaftslage der Betriebe ist das Recht der Behörden, die Beförderungspreise festzustellen und die Menge der Beförderungsleistung zu begrenzen, also bei der Fahrpreis- und Fahrplan-Bildung mitzuwirken. Hierbei vorfallende Irrthümer und Mißgriffe können zur Betriebseinstellung zwingend führen, nämlich nicht bloß jeden Nutzen nehmen, sondern sogar Verluste bringen.

Dieselben werden deshalb hier darzustellen sein. Soweit sie vorgefallen, haben sie in einem Verwechseln von Ergiebigkeit und Ertragsfähigkeit, sowie in dem Verkennen des Wesens der Entwickelungsfähigkeit ihren Grund, weshalb diese drei Begriffe zunächst festzustellen sein werden.

§ 158. Ergiebigkeit des Straßenbahnbetriebes.

Die Ergiebigkeit der Straßenbahnen, d. h. die Fähigkeit, aus den Erträgnissen nicht bloß die Unkosten im weitesten Sinne zu decken, sondern darüber hinaus noch einen Gewinn abzuwerfen, wird gewöhnlich überschätzt. Sie hängt von dem Zusammentreffen einer Anzahl Umstände ab, welche die Höhe der Einnahmen und Ausgaben beeinflußen. Das Verhältniß zwischen beiden stellt erst die Grundlage für die Ergiebigkeit des Betriebes her, von der doch füglich nur zu sprechen ist, wenn der Einnahmeüberschuß eine Verzinsung des Anlagekapitals und einen Unternehmergewinn ermöglicht. Dies ist indeß weder bei allen Unternehmungen, noch bei den verschiedenen, welche Gewinn abwerfen, in gleichem Grade der Fall. Denn es vertheilten:

---

[2]) Oben § 150 II 157.

Betriebe	1891		1890		1889		1888		1887	
	Betrag	%	Betrag	%	Betrag	%	Betrag	%	Betrag	%
Hamburg-Altona	128 000	16,00	104 000	13,00	104 000	13,00	104 000	13,00	—1)	—
Große Berliner	2 137 500	12,50	2 137 500	12,50	2 137 500	12,50	2 094 750	12,25	2 052 000	12,00
Frankfurter Tramb.	332 938	12,00	327 186	12,00	331 044	11,50	296 552	10,00	274 679	9,00
Magdeburg, Straßeneisenbahn	72 000	6,00	108 000	9,00	120 000	10,00	120 000	10,00	120 000	10,00
Bremen	15 000	2,50	31 968	8,00	16 977	5,00	15 000	7,50	16 000	8,00
München	300 000	7,50	259 000	7,00	259 000	7,00	198 000	6,00	198 000	6,00
Potsdam	33 741	4,50	41 239	5,50	41 239	5,50	43 110	7,50	26 383	6,00
Bremerhafen	22 500	5,00	31 500	7,00	22 500	5,00	20 250	4,50	19 125	4,25
Breslau	140 000	7,00	130 000	6,50	120 000	6,00	140 000	7,00	120 000	6,00
Leipzig	358 900	6,00	353 700	7,00	335 300	7,00	332 600	7,00	312 500	6,50
Tramways Comp.5)	518 080	6,00	582 940	6,75	582 940	6,75	582 940	6,75	581 860	6,75
Hamburg, Straßenb.	412 000	4,00	390 000	6,00	325 000	5,00	357 500	6,50	302 500	5,50
Erfurt	12 500	5,00	11 250	4,50	15 000	6,00	15 000	6,00	—2)	—
Halle	35 062	5,50	36 000	6,00	36 000	6,00	36 000	6,00	36 000	6,00
Köln	160 000	5,00	176 000	5,50	192 000	6,00	192 000	6,00	192 000	6,00
Stuttgart	61 000	—	10 500	6,00	10 500	6,00	—1)	—	26 708	6,00
Barmen-Elberfeld	127 332	5,00	141 332	5,50	129 580	5,00	51 832	2,00	130 420	5,00
Braunschweig	27 000	4,50	30 000	5,00	30 000	5,00	30 000	5,00	34 800	5,80
Allgemeine Local- u. Straßenbahn 6)	125 000	5,00	125 000	5,00	125 000	5,00	118 750	4,75	118 750	4,75
Heidelberg	46 312	3,75	61 750	5,00	—1)	—	—1)	—	—1)	—
Nürnberg	90 000	5,00	90 000	5,00	72 000	4,00	54 000	3,00	36 000	2,00
Crefeld	—2)	—	—2)	—	—2)	—	13 000	1,30	45 000	4,50
Straßburg	—1)	—	40 000	4,00	27 200	4,25	—1)	—	19 200	3,00
Frankfurt Lokalbahn	14 000	4,00	14 000	4,00	—3)	—	—3)	—	—3)	—
Coblenz	—1)	—	5 000	4,00	5 000	4,00	—3)	—	—3)	—
Berliner Pferdebahn	—2)	—	20 160	1,00	30 240	1,50	60 480	3,00	50 400	2,50
Königsberg	—1)		22 905	3,00	22 905	3,00	13 500	1,00	27 000	2,00
Aachen	—2)		16 000	1,00	32 000	2,00	40 000	2,50	44 000	2,75
Lübeck	7 500	2,50	—2)	—	—2)	—	—2)	—	—2)	—
Niederwaldbahn	24 000	2,00	—1)	—	—1)	—	—1)	—	—1)	—
Stettin	30 000	2,50	30 000	2,50	24 000	2,00	24 000	2,00	24 000	2,00
Hamburg, Große	—4)	—	—2)	—	—2)	—	—2)	—	22 500	2,25
Offenbach	7 500	1,50	10 000	2,00	—2)	—	—2)	—	—2)	—
Kassel, Straßenbahn	—2)	—	14 875	1,75	—1)	—	—2)	—	—1)	—
Posen	10 000	1,00	17 500	1,75	17 500	1,75	10 000	1,00	—2)	—

1) Angaben fehlen hier, sowie für viele weitere Betriebe, von denen indeß nur wenige (Danzig, Dresdener Straßenbahn) Gewinn erzielt haben, während er bei den meisten ausgeblieben ist. — 2) Kein Gewinn vertheilt. — 3) Bestand noch nicht. — 4) Bestand nicht mehr. — 5) Aus ihren beiden Betrieben in Dresden und Hannover gemeinsam. — 6) In den früheren Jahren »Deutsche Lokal- und Straßenbahngesellschaft« aus den fünf Betrieben Chemnitz, Dortmund, Duisburg, M.-Gladbach und der Drachenfelsbahn Königswinter.

Zu einer Gewinnvertheilung ist es in den Jahren 1887 bis 1891 jedenfalls nicht gekommen für die Betriebe in Augsburg, der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft, in Flensburg, Görlitz, Hagen, Halberstadt, der Hamburg-Altonaer North-Western, der Stadtbahnen zu Halle und Kassel, in Kiel, bei der Magdeburger Trambahn, in Oldenburg, Riesa und Rostock.

Danach wurden vertheilt

1 mal 16 %	2 mal 8 %	18 mal 5 %	6 mal 2,50 %
3 » 13 »	3 » 7,50 »	2 » 4,75 »	1 » 2,25 »
3 » 12,50 »	8 » 7 »	5 » 4,50 »	9 » 2 »
1 » 12,25 »	4 » 6,75 »	2 » 4,25 »	3 » 1,75 »
3 » 12 »	3 » 6,50 »	7 » 4 »	2 » 1,50 »
1 » 11,50 »	21 » 6 »	1 » 3,75 »	1 » 1,30 »
4 » 10 »	1 » 5,80 »	5 » 3 »	5 » 1 »
2 » 9 »	6 » 5,50 »	1 » 2,75 »	89 » 0 »

Im ganzen sind also 59 mal 6% und darüber, 84 mal 5% und darüber, sowie 50 mal weniger als 5% gezahlt und ist nachweisbar mindestens 89 mal jeder Gewinn ausgeblieben oder sogar ein Verlust eingetreten.

Ergiebigkeit ist nämlich weder mit Ertragsfähigkeit, d. h. dem Vermögen, Einnahmen zu erzielen und zu erhöhen, noch mit Entwickelungsfähigkeit[1]), worunter die Ausdehnbarkeit nach Umfang des Bahnnetzes und Menge der abzugebenden Beförderungsleistung zu verstehen ist, gleichbedeutend, obschon diese drei Eigenschaften allerdings einen gewissen gegenseitigen Einfluß auf einander äußern. Zwar wird ein ertragsloser und entwickelungsunfähiger Betrieb stets unergiebig sein und bleiben. Dagegen braucht ein ertragsreicher noch keinen Ueberschuß abzuwerfen, weil ja der nöthige Aufwand zu seiner Ueberwältigung die Einkünfte verschlingen kann, und nicht jede Betriebsentwickelung für den Unternehmer wirthschaftlich vortheilhaft auszuschlagen.

Die Ergiebigkeit einer Unternehmung wird erkannt aus dem Ueberschusse ihrer Erträge über die Kosten, dessen Höhe gleichzeitig den Ergiebigkeitsgrad veranschaulicht. Den Maßstab des letzteren in der Richtung seiner Zulänglichkeit für die Zweckbestimmungen bietet der übliche Zinsfuß, da im Verhältnisse zu ihm die Bereitwilligkeit und der Preis zum Abgeben des benöthigten Kapitalszuflusses zu Unternehmungen der beregten Art bestimmt wird, sodaß von ihm der Kapitalszufluß mehr oder weniger abhängt.

Gegenwärtig beträgt in Deutschland der kaufmännische Zins-

[1]) Ueber dieselbe K. Hilse: Schutzbedürfniß (2. Aufl.) §§ 27, 28 S. 29 ff.

fuß[2]) 6%, der landesübliche theils gesetzlich[3]), theils gebräuchlich 5%. Neuerdings haben zwar das Reich, der Staat, die Gemeinden zu einem niedrigeren Satze Anleihen untergebracht, doch handelte es sich in allen derartigen Fällen einerseits um sehr sichere Geldanlagen, bei welchen jede Verlustgefahr fast vollständig ausgeschlossen war, andererseits um die Unterbringung eines großen Geldüberflusses.[4]) Dieser Zustand ist weder in seinem Fortbestande verbürgt, noch für einen landesüblichen zu bezeichnen. Daß er bereits zu weichen beginnt und der Zinsfuß eine rückgängige Bewegung nach oben eingeschlagen hat, zeigen die marktgängigen Preise der beliebtesten Anlagepapiere.

Hieraus ist der Schluß gerechtfertigt, daß eine den handelsgebräuchlichen oder doch wenigstens landesüblichen Zinsfuß übersteigende Ergiebigkeit der Straßenbahnbetriebe nothwendig sein würde, um die Heranziehung einer stärkeren Kapitalsbetheiligung für Straßenbahnunternehmungen zu erreichen, wie bisher in Deutschland der Fall gewesen ist, sodaß ein Gewinnergebniß unter 6% und erst recht unter 5% als unzulänglich zu bezeichnen ist[5]). Denn da jeder gewerbliche Betrieb mehr oder weniger eine Gefahr des Verlustes birgt, muß er über die erzielbaren Vortheile bei sicherster Vermögensanlage hinaus noch einen Betrag abwerfen, welcher den Gegenwerth für die übernommenen Verluste bietet und damit zur Betheiligung anreizt.

Die thatsächliche Ergiebigkeit der Straßenbahnen in Deutschland veranschaulicht die nachstehende Uebersicht, welche nur diejenigen Betriebe umfaßt, von denen zweifellos zuverlässige Nachrichten vorliegen.

---

[2]) HGB Art. 287.

[3]) ALR I 11 §§ 804, 831; BGB § 677; G. 3. Sept. 1807 mit Zachariä § 346 II 603; v. Wächter § 174 II 291.

[4]) Die nach Millionen zählenden Reserven der Unfallsberufsgenossenschaften und Versicherungsanstalten sind in Werthen dieser Art anzulegen. Auch sind darin mündelsichere Anlagen zu bewirken. Ferner haben neuerdings vereinzelte Staatsverwaltungen gefordert, daß auswärtige Lebensversicherungsgesellschaften ihre Reserven für inländische Versicherungen in diesen Werthen anlegen.

[5]) Stadtgemeinden haben dies in ihren Einbauverträgen wiederholt anerkannt; unten § 161 II 100[7].

Im Verhältnisse zu den Betriebseinnahmen betrug:

	Betriebsaufwand					Vertheilter Gewinn				
	1891	1890	1889	1888	1887	1891	1890	1889	1888	1887
Aachen	79,6	74,7	79,3	76,3	73,0	—[1])	5,6	12,5	15,7	18,0
Berlin, Große[2])	58,2	57,4	56,7	54,0	53,1	14,6	15,9	16,9	17,4	17,9
Neue[2])	75,3	70,5	68,0	62,4	64,6	—[1])	—[1]	—[1])	—[1])	—[1])
Charlottenb.[2])	88,9	82,8	80,3	76,2	76,5	—[1])	2,5	3,9	8,6	7,1
Braunschweig	75,0	73,2	63,3	69,7	65,2	14,0	15,7	16,2	17,6	20,8
Bremen	81,7	65,7	75,4	69,6	62,2	8,0	13,16	8,7	10,3	11,6
Bremerhafen	72,3	60,5	66,7	64,3	64,9	14,3	23,3	18,3	17,7	18,3
Breslau[4])	70,5	71,4	70,2	66,0	67,9	14,1	13,9	13,2	16,0	14,3
Chemnitz	72,3	69,6	68,9	70,6	—[3])	5,8	5,9	6,0	5,8	—[3])
Crefeld	85,2	67,8	65,4	69,3	56,3	—	—	—	4,5	14,5
Dortmund	76,5	73,2	74,1	74,1	—[3])	5,7	5,4	5,2	4,4	—[3])
Duisburg	72,3	70,6	69,3	71,9	—[3])	3,9	3,4	3,5	3,2	—[3])
Düsseldorf[4])	62,3	59,6	64,7	70,6	66,7	—[1])	—[1])	—[1])	—[1])	—[1])
Erfurt	83,2	84,6	80,5	78,9	—	7,3	6,7	9,5	9,9	—
Frankfurt, Lokalb.	72,0	70,0	—[5])	—[5])	—[5])	—[1])	—[1])	—[5])	—[5])	—[5])
Trambahn[4])	63,7	60,4	66,5	62,7	63,6	19,9	21,8	24,9	29,0	30,3
Gladbach	88,5	81,5	81,4	70,6	—[3])	—	0,6	1,6	1,1	—[3])
Halle, Straßenb.	71,5	70,8	68,6	65,5	61,5	16,4	19,8	20,0	20,9	22,2
Hamburg, Straßeneisenbahn[4])	71,6	68,3	67,7	62,7	61,9	9,8	10,7	8,1	10,2	9,9
-Alton.Große[4])	69,5	69,3	84,2	84,1	67,2	—[6])	—[6])	—[6])	—[6])	23,5
-Altonaer[4])	—[3])	67,5	—[3])	71,5	70,8	—[3])	12,9	—[3])	12,0	15,2
-North-Western[4])	66,1	63,2	68,6	68,2	61,7	0,4	0,3	0,3	—[1])	—[1])
Heidelberg	58,2	47,6	—[3])	—[3])	—[3])	30,7	38,1	—[3])	—[3])	—[3])
Kassel, Straßenb.	74,4	67,2	—[3])	—[3])	—[3])	—[1])	8,6	—[3])	—[3])	—[3])
Stadteisenbahn	87,8	84,4	85,1	—[3])	—[3])	—[1])	—[1])	—[1])	—[3])	—[3])
Kiel	99,9	78,5	88,2	—[3])	—[3])	—[1])	—[1])	—[1])	—[3])	—[3])
Koblenz	—[3])	80,9	85,6	—[5])	—[5])	—[3])	6,0	7,9	—[5])	—[5])
Köln	—[3])	75,7	72,4	70,7	62,4	62,9				
Königsberg	—[3])	85,8	85,5	84,7	79,5	—[3])	6,8	6,9	4,3	8,5
Königswinter	49,6	44,7	44,04	40,46		5,1	5,4	5,2	5,7	
Leipzig[11])	71,9	73,9	72,1	70,2	64,7	19,1	20,5	21,6	23,2	23,2
Lübeck	76,8	82,6	83,7	77,0	81,8	5,5	—	—	—	—
Magdeburg, Straßenbahn[4])	81,1	76,1	73,0	72,4	68,8	8,7	13,2	15,5	17,5	18,7
Trambahn[4])	90,9	89,5	83,7	86,3	—	—[1])	—[1])	—[1])	—[1])	—[3])
München[4])	63,7	60,5	56,1	57,0	56,1	18,8	13,5	14,5	14,3	16,1
Nürnberg	75,8	71,3	71,0	79,0	79,0	18,5	19,8	18,7	15,5	10,9
Offenbach	87,0	84,6	89,8	96,4	—[8])	7,7	10,8	—[7])	—[7])	—[7])
Posen	87,3	79,6	83,7	86,6	74,7	8,2	15,3	15,6	9,6	—[9])
Potsdam	67,6	65,7	69,2	73,9	80,7	18,0	23,0	24,1	29,3	—[10])
Rostock	—[3])	87,2	—[3])	—[3])	—[3])	—[3])	—[1])	—[3])	—[3])	—[3])
Stettin	87,5	75,1	76,2	80,0	85,7	7,2	7,4	6,3	6,7	6,6
Straßburg	—[3])	88,5	85,7	—[3])	96,3	—[3])	5,7	—[3])	—[3])	3,7
Stuttgart	77,0	84,6	82,6	83,2	79,6	10,6	1,9	2,0	—[7])	11,1

1) Gewinn nicht vertheilt. — 2) Ohne Benutzungsgebühr, Pflasterrente und Abschreibungen. — 3) Angaben fehlen. — 4) Ohne Benutzungsgebühr und Abschreibungen. — 5) Bestand noch nicht. — 6) Kam der Straßenbahn zu. — 7) Verlust. — 8) 8 % Fehlbetrag. — 9) Der Geschäftsbericht umfaßt 1½ Jahr. — 10) Zur Gewinnvertheilung wurde ein Ergänzungsfond verwendet. Außer den aufgeführten verbrauchte die Tramways Company of Germany von dem Ertrage ihrer beiden Betriebe zu Dresden und Hannover 66,5 bezw. 68,8 59,3, 56,6, 56,5 % auf Unkosten und 18,4 bezw. 21,2, 22,9, 25,0 und 26,9 zur Gewinnvertheilung. — 11) Ohne Neupflasterungen.

Danach haben nur wenige Betriebe eine über die landesüblichen oder handelsgebräuchlichen Zinsen hinausgehende Gewinnvertheilung zugelassen. Die unleugbar günstigen Ergebnisse einzelner Unternehmungen lassen sich, obschon sie auf mehrjährigen Beobachtungen beruhen und sogar eine gewisse Stetigkeit im Beharren oder Steigen verrathen, als ausreichende Unterlage für ein »Gesetz der Ergiebigkeit« noch nicht verwerthen. Denn die mehr oder weniger auf das persönliche Eingreifen der Verwaltung zurückführbare Einwirkung benimmt die Sicherheit, daß ein Wechsel der Verwaltung ohne nachtheiligen Einfluß bleiben und nicht etwa eine Störung verursachen werde. Wie sehr der Gründergewinn und die Art der Verwaltung von Straßenbahnen auf die Ertragsbildung ausschlaggebend wirken, wie sehr von außen gekommene ungünstige Umstände störend eingreifen können, dafür liefern die Orte einen gewissen Belag, in denen mehrere Betriebe neben einander bestehen.

Die Ergiebigkeit war in Berlin nur bei einem Betriebe[6]) eine stetig günstige, ist bei einem zweiten erheblich zurückgegangen und bei dem dritten bisher gänzlich ausgeblieben, woraus überzeugend dargethan wird, daß am nämlichen Orte bei gleicher behördlicher Handhabung und im wesentlichen übereinstimmenden Belastungen außerordentlich abweichende Ergebnisse zu Tage treten, welche ihre Ursache in den Gründungsvorgängen, der Betriebsweise, Verwaltungstüchtigkeit und anderen Aeußerlichkeiten haben müssen. Gleiches gilt von Hamburg-Altona, wo zwei Betriebe ohne Gewinn, und zwei andere mit unter sich verschieden hohem Gewinne arbeiteten. In Magdeburg und Halle warf je ein Betrieb Gewinn ab, bei dem zweiten blieb er aus. In Kassel sind trotz der einen Gewinnvertheilung beide Betriebe als unergiebig zu bezeichnen.

Glaubt die Staats- oder Gemeindeverwaltung, Straßenbahnanlage und Betrieb zu gebrauchen, will sie der Bevölkerung größtthunliche Erleichterung verschaffen, so muß sie darauf bedacht sein, die Ergiebigkeit des Betriebes zu fördern oder doch wenigstens zu erhalten, weil jede Beeinträchtigung desselben in ihrer Wirkung den Kapitalszufluß zurückdrängt, die Willfährigkeit zur Erweiteterung des Bahnnetzes und Vermehrung der Betriebsleistungen

[6]) Verstadtlichung § 21 S. 59 ff.

schwächt, die Annehmlichkeit und Zuverlässigkeit der Beförderung ungünstig beeinflußt. Denn wer bloß mit Mühe und nothdürftig seinen Betrieb lebensfähig erhält, weist erfahrungsgemäß das Ansinnen leichter zurück, weitere Geldmittel hereinzustecken oder Einrichtungen zu versuchen, welche möglicherweise die Ueberschüsse noch mehr fraglich werden lassen, als der, welcher sich eines Gewinnes erfreut und höchstens dessen Verkümmerung zu erwarten hat.

Statt die Ergiebigkeitsziffern zu ermitteln, pflegt man sich mit den Ertragsziffern zu begnügen, um von der Steigerungsfähigkeit des Ertrages auf einen vermehrten Nutzen des Unternehmens zu schließen. Dies ist jedoch verfehlt.

§ 159. Die Ertragsfähigkeit.

Sie ist zwar eine Eigenschaft, welche auf die Ergiebigkeit einflußübend wirkt, wird dagegen zu Unrecht an manchem Orte zur Berechnung der Straßenbenutzungsgebühr zugrunde gelegt. Wo zwischen Brutto- und Nettoertrag unterschieden wird, bezeichnet ersterer die gesammten Einkünfte ohne Kürzung der darauf lastenden Ausgaben, während der andere den Ueberschuß der Einkünfte über die zu seinem Gewinnen erforderlichen Aufwendungen herstellt.

Für die Ertragsbildung und damit Ergiebigkeit sind nicht bloß örtliche Verhältnisse wie Bevölkerungsdichtigkeit, Regsamkeit im Geschäfts- oder Gewerbeleben, Vorhandensein anderer Verkehrsmittel, z. B. Hochbahnen und deren Betriebsweise, sondern auch gewisse, auf die persönlichen Eigenschaften und das Wirken der Betriebsleiter zurückführbare Umstände maßgebend. Dahin gehören vornehmlich die Höhe des Fahrpreises, sachgemäße Betriebseinrichtungen, Sparsamkeit in den Ausgaben, vorsichtige und thunlichst billige Herstellung des Schienenweges sowie Beschaffung der benöthigten Betriebskräfte und -mittel, richtige Auswahl und sachgemäße Ausnutzung der Bediensteten. Hieraus folgt, daß die größere oder geringere Sachkenntniß der Betriebsleiter und die Art der Verwaltung des Unternehmens von allergrößter Wichtigkeit ist. Außerdem sind gewisse Naturereignisse, wie Witterungsverhältnisse, nicht völlig nebensächlich, indem sie einerseits auf die Einnahmenhöhe ungünstig wirken, andererseits die Vermehrung

der Ausgaben z. B. durch die in Folge von Mißernten erhöhten Futterpreise oder den Aufwand zur Beseitigung von starken Schneemassen herbeizuführen vermögen. Deshalb lassen sich Voranschläge, welche Anspruch auf einigermaßen sichere Verwirklichung haben sollen, nicht aufstellen.

Die Ertragshöhe braucht keineswegs mit der Gewinnhöhe in gleichem Verhältniß zu stehen, da für die letztere die Ausgabenhöhe einen bestimmten Einfluß übt, sodaß von zwei Betrieben, welche verhältnißmäßig gleich hohen Ertrag liefern, dieselben Fahrpreise und den gleichen Personenzufluß haben, der eine Gewinn abwerfen und der andere Verluste bringen kann, wenn nämlich die Unterhaltung des letzteren mehr Aufwand verursacht. Demgemäß erscheint es kaum sachgemäß und billig, die Betriebseinnahmen ohne Berücksichtigung der Betriebsausgaben als Grundlage der Betriebsbelastung zu verwerthen, wie nachfolgende den drei Berliner Pferdebahnbetrieben entnommenen Ziffern veranschaulichen.

Die Betriebseinnahmen haben nämlich betragen bei der

Im Jahre	Großen Berliner Pferdeeisenbahn Aktien-Gesellschaft.	Neuen Berliner Pferdeeisenbahn Aktien-Gesellschaft.	Berliner Pferdeeisenbahn Aktien-Gesellschaft.	Zusammen.
	Mark	Mark	Mark	Mark
1873	123 801,10	—	643 676,77	767 477,87
1874	863 291,68	—	655 546,59	1 518 838,27
1875	2 146 448,53	—	687 962,54	2 834 411,07
1876	3 066 843,07	—	729 953,10	3 796 796,17
1877	3 567 880,60	72 172,43	679 460,07	4 319 513,10
1878	3 747 429,50	131 267,21	701 623,05	4 580 319,76
1879	4 557 154,28	235 563,40	712 375,35	5 505 093,03
1880	5 911 951,85	286 715,35	715 249,68	6 913 916,88
1881	6 683 646,26	359 551,69	705 628,85	7 748 826,80
1882	7 247 219,29	472 215,70	637 638,15	8 357 073,14
1883	7 836 201,31	588 461,45	601 409,88	9 026 072,64
1884	8 779 315,91	655 563,54	631 872,61	10 066 752,06
1885	9 468 974,32	790 530,62	561 308,99	10 820 813,93
1886	10 457 960,35	888 944,74	623 906,56	11 970 811,65
1887	11 489 206,50	1 064 441,14	616 910,57	13 170 558,21
1888	12 054 451,59	1 245 423,44	694 676,33	13 994 551,36
1889	13 398 569,82	1 588 751,56	698 810,13	15 686 131,51
1890	14 221 926,90	1 654 179,73	763 929,54	16 640 036,17
1891	14 614 880,42	1 646 846,07	801 385,81	17 063 112,30
Zus.	140 237 153,28	11 680 628,07	12 863 324,57	164 781 105,92

Gegenüber stehen an Ausgaben

Im Jahre	Großen Berliner Pferdeeisenbahn Aktien-Gesellschaft	Neuen Berliner Pferdeeisenbahn Aktien-Gesellschaft	Berliner Pferdeeisenbahn Aktien-Gesellschaft	Zusammen.
	Mark	Mark	Mark	Mark
1873	86 772,03	—	394 658,97	481 431,00
1874	479 983,87	—	438 339,90	918 323,77
1875	1 154 837,95	—	443 852,06	1 598 690,01
1876	1 808 984,89	—	503 125,83	2 312 110,72
1877	2 030 359,22	81 514,58	489 631,55	2 601 505,35
1878	2 051 076,85	124 301,06	479 155,88	2 654 233,79
1879	2 459 981,53	178 276,30	462 847,36	3 101 105,19
1880	3 218 330,63	202 451,47	492 339,77	3 913 121,87
1881	3 708 392,95	231 631,29	519 719,21	4 459 743,45
1882	3 975 225,24	307 598,37	504 672,46	4 787 496,07
1883	4 160 126,24	371 623,07	478 810,64	5 010 559,95
1884	4 580 876,37	394 109,40	498 565,64	5 473 551,41
1885	4 949 194,68	461 420,02	494 086,59	5 904 701,29
1886	5 543 206,96	499 686,05	502 188,83	6 545 081,84
1887	6 099 704,10	687 082,82	501 637,83	7 288 424,75
1888	6 512 107,30	777 637,21	559 666,99	7 849 411,50
1889	7 591 215,35	1 080 338,00	594 625,91	9 266 179,26
1890	8 168 611,08	1 166 876,73	662 270,04	9 997 757,85
1891	8 510 509,91	1 207 015,75	746 917,46	10 464 443,12
Zus.	77 089 497,15	7 771 562,12	9 767 112,92	94 628 172,19

sodaß als Ueberschuß verblieben

Im Jahre	Großen Berliner	Neuen Berliner	Berliner	Zusammen.
	Mark	Mark	Mark	Mark
1873	37 029,07	—	249 017,80	286 046,87
1874	383 307,81	—	217 206,69	600 514,50
1875	991 610,58	—	244 110,48	1 235 721,06
1876	1 257 858,18	—	226 827,27	1 484 685,45
1877	1 537 521,38	— [1])	189 828,52	1 718 007,75[2])
1878	1 696 352,65	6 966,25	222 467,17	1 925 785,97
1879	2 097 172,75	57 287,10	249 527,99	2 403 987,84
1880	2 693 621,22	84 263,88	222 909,91	3 000 795,01
1881	2 975 253,31	127 920,40	185 909,64	3 289 083,35
1882	3 271 994,05	164 617,33	132 965,69	3 569 577,07
1883	3 676 075,07	216 838,38	122 599,24	4 015 512,69
1884	4 198 439,54	261 454,14	133 306,97	4 593 200,65
1885	4 519 779,64	329 110,60	67 222,40	4 916 112,64
1886	4 914 753,39	389 258,69	121 717,73	5 425 720,81
1887	5 389 502,40	377 358,32	115 272,74	5 882 133,46
1888	5 242 344,29	467 786,23	135 009,34	6 145 139,86
1889	5 807 354,47	508 413,56	104 184,22	6 419 952,25
1890	6 053 315,82	487 303,00	101 659,50	6 642 278,32
1891	6 104 370,51	439 830,32	54 468,35	6 598 669,18
Zus.	63 147 656,13	3 909 065,95[2])	3 096 211,65	70 152 933,73

1) 9842,15 Mark Fehlbetrag. 2) Bei Berücksichtigung des Fehlbetrages im Jahre 1877.

Während also in Berlin durchschnittlich nur 57,3% (ausschließlich der Baukapitalstilgung, Abnutzung, Pflasterrente, Straßenbenutzungsgebühr) auf Unkosten gebraucht sind, haben durchschnittliche Ueberschußziffern bei der »Großen« 45%, bei der »Neuen« 33,5%, bei der »Berliner« sogar bloß 24% betragen. Ueberschuß ist jedoch noch nicht gleichbedeutend mit Gewinn. Um letzteren zu erlangen, sind von ersterem zunächst noch zu kürzen die auf das Betriebsjahr entfallenden Beträge zum Ersatze von Abnutzungen der Bahn, der Betriebsmittel und Triebkräfte, welche unter dem Namen »Abschreibungen« bekannt sind, zur Tilgung des mit dem Genehmigungsablaufe verloren gehenden Baukapitals, sowie Straßenbenutzungsgebühr und Pflasterrente. Hierdurch war es möglich, daß trotz 33,5% Ueberschuß und nur 66,5% Betriebsaufwand die Neue Berliner Pferdebahngesellschaft während ihrer bisherigen Bestandsdauer noch nie zur Gewinnvertheilung gekommen ist, die Berliner Pferdebahngesellschaft dagegen bei durchschnittlich bloß 24% Ueberschuß und 76% Unkosten abgesehen von 1891 stets Gewinn vertheilt hat.

§ 160. Die Entwickelungsfähigkeit der Straßenbahnen.

Mit der Entwickelungsfähigkeit bestehender Bahnanlagen und Betriebe sich zu befassen, können die Staats- und Gemeindebehörden in allen den Fällen nicht umhin, wo sie auf vorgebrachte Klagen über vermeintliche Unzulänglichkeit des vorhandenen Bahnnetzes oder der gewährten Betriebsleistungen zur Ueberwältigung des örtlichen Verkehrsbedarfes sich über Maßregeln schlüssig zu machen haben, durch welche wirksame Abhülfe geschafft werden kann. Soweit es sich dabei um Anstalten und Einrichtungen handelt, welche den Bahnbesitzern oder Betriebsunternehmern zugemuthet werden, ist nämlich nicht ausgeschlossen, daß sie entweder in sachlicher Hinsicht unausführbar oder in persönlicher unerfüllbar sind, weil sie über die persönlichen Eigenschaften und verfügbaren Mittel hinausgehen, weshalb ihre Einführung sich verbietet. Danach ist die Entwickelungsfähigkeit in eine persönliche und sachliche zu unterscheiden.

I. Die persönliche Entwickelungsfähigkeit findet ihre natürliche Grenze in den persönlichen Eigenschaften und der Vermögenslage des Unternehmers, ganz abgesehen von seiner Willensfreiheit, die ihn schon früher dahin bringen kann, von weiterer Ausdehnung seines Bahnnetzes oder Betriebes abzustehen. Denn in dem Augenblicke, wo die Behörde erkennt, daß eine Erweiterung des Netzes oder Ausdehnung des Betriebes bei seinen geistigen oder körperlichen Eigenschaften dem Unternehmer die Uebersicht über sein Unternehmen verlieren lassen würde, darf ihm solche umsoweniger aufgezwungen werden, als die Nichterfüllung der gebotenen Aufsichtspflicht eine Strafbarkeit und Schadensverbindlichkeit zur Folge haben kann, sodaß durch Herbeiführung eines solchen Zustandes der Urheber für dessen Folgen mit verantwortlich wird.

Reichen bei vorhandener persönlicher Befähigung bloß die verfügbaren Mittel des Unternehmers zur Ausführung der verlangten Einrichtungen und Anstalten nicht aus, so würde das Beharren bei dem Ausführungsverlangen ihn in Vermögensverfall bringen. Zwar lassen sich fehlende Baarbeträge durch Inanspruchnahme des Kredits und aufzunehmende Darlehne ersetzen. Dies Aushülfsmittel birgt jedoch die Gefahr, nicht bloß zu versagen, sondern auch zur Verfallzeit der Schuld oder der Zinsen dem Unternehmer neue Geldverlegenheiten zu bereiten, falls er den zu deren Deckung benöthigten Betrag nicht etwa bis dahin schon herausgewirthschaftet hatte. Bei dieser Tragweite einer Zumuthung, Kredit in Anspruch zu nehmen, werden die Behörden sie nicht stellen dürfen, ihr Ausführungsverlangen vielmehr aufgrund des Nachweises, daß Baarmittel zur Durchführung fehlen, dem Unternehmer gegenüber fallen lassen müssen, womit selbstredend nicht gesagt werden soll, daß die als nothwendig erkannten Verkehrsverbesserungen deshalb unausgeführt bleiben müßten. Vielmehr ist dann auf ein anderes Auskunftsmittel zu sinnen. Ein solches ist z. B. in Frankfurt in der Weise gefunden, daß die Gemeinde aus ihrem Vermögen den Bedarf für Bahnerweiterungen gegen Verzinsung vorstreckt, doch sind noch andere (z. B. Zulassung weiterer Unternehmungen) nicht ausgeschlossen.

II. Die sachliche Entwickelungsfähigkeit eines Bahnnetzes oder Bahnbetriebes hört auf, wenn die Leistungen bis zur

äußersten Grenze der Zulässigkeit oder Ersprießlichkeit ausgedehnt sind. Ob solches vorliegt, ist nach Lage der örtlichen Verhältnisse aus den einschlagenden Umständen zu erkennen. Die zugemutheten Einrichtungen werden Veränderungen entweder des Bahnnetzes oder in den abzugebenden Beförderungsleistungen bezwecken. Beide Fälle sind zu trennen, vorweg ist jedoch für beide gemeinsam vorauszuschicken, daß jedes Betriebsunternehmen, welches nicht etwa zum Gemeindenutzen aus öffentlichen Mitteln besorgt wird, zum Erwerb ergriffen und deshalb eingestellt wird, wenn der erhoffte Gewinn ausbleibt oder sogar ein Verlust eintritt[1]). Auch bleibt Kapitalszufluß für Unternehmungen aus, welche keinen Gewinn versprechen und eine Verlustgefahr bergen. Daher ist als eine auf Erfahrungen gestützte Grenze für die Weiterentwickelung jedes Unternehmens derjenige Stand zu bezeichnen, in welchem die Gewinnaussicht verloren geht, weil dann Lust und Mittel zum Fortbetriebe wegfallen. Deshalb haben die Behörden bei jeder zur Verbesserung eines Bahnnetzes oder Betriebes geplanten Maßnahme zunächst zu erwägen, inwieweit deren Kosten durch die daraus zu erwartenden Erträge Deckung finden werden, da bei deren Ausbleiben das Ausführungsverlangen die Zumuthung enthalten würde, den allgemeinen Nutzen zum eigenen Schaden zu fördern, was über das Bereich behördlicher Machtbefugniß hinausgeht. In allen derarten Fällen ist also die gewissenhafte Schätzung der muthmaßlichen Kosten und Erträgnisse dringend geboten. Führt die gegenseitige Abwägung beider Beträge zur Erkenntniß, daß dem Unternehmer kein Gewinn oder wohl gar ein Schaden erwachsen würde, so sind ihm anderweite Vortheile zu bieten, daß also z. B. zugleich mit einer ergebnißlosen eine ergebnißsichere Strecke überlassen oder daß bei der Bahnbegründung die Erweiterungspflicht geordnet wird.

a) Die Unzulänglichkeit eines Bahnnetzes zur vollkommenen Verkehrsbewältigung kann ihren Grund haben im Fehlen von Durchgangsgleisen, im Ausschließen verkehrsreicher Straßenzüge oder öffentlicher Sammelplätze, in einer unausreichenden Ausdehnung nach außen, weshalb die zur Beseitigung erkannter Mißstände benöthig-

---

[1]) Die Betriebseinstellungen in Oldenburg und Schwerin liefern den Belag dafür. Oben § 149 II 51[1].

ten Maßregel auf Herstellung von Verbindungsgliedern zwischen vorhandenen Linien, Ausführung von Anschlußgleisen oder Parallellinien, Ausdehnung der Länge nach außen gerichtet sein können. Sie brauchen nicht unbedingt für eine sachgemäße Verkehrsbewältigung zu taugen oder einer gesunden Entwickelung der Straßenbahnen zu dienen. Vielmehr ist auseinander zu halten:

1. Die Verbindung zweier Theilstrecken zum Ermöglichen eines Durchgangsbetriebes wird immer eine Personen- und Einnahmesteigerung zur Folge haben, selbst wenn die Kürze des Verbindungsgliedes eine Erhöhung des Fahrpreises ausschließt und deshalb für den Gleiseigner vortheilhaft ausschlagen, weshalb kaum zu erwarten ist, daß ein auf Ausführung eines Verbindungsgleises gerichtetes behördliches Verlangen jemals bei dem Unternehmer der Hauptgleise Widerspruch finden wird, so lange nicht etwa außergewöhnliche und dabei unerträgliche Belastungen (z. B. für Straßenverbreiterungen) damit verbunden sein sollten[2]).

2. Größere Schwierigkeiten wird schon das Verlangen nach Parallellinien und Anschlußgleisen bieten, weil der Betrieb von zwei Linien zwischen fast gleichen Anfangs- und Endzielen Mehrkosten verursacht und der ältere Betrieb durch den neueren naturgemäß an Einnahmen verliert.

3. Anschlußgleise dienen überdies überwiegend mehr dem Nutzen der Anschlußsucher, als der Allgemeinheit. Es ist leicht denkbar, daß Inhaber von Versammlungslokalen oder Feilbieter von Schaustellungen durch Gewinnen einer besseren Fahrverbindung einen größeren Besuch heranziehen, weshalb es durchaus nicht sachwidrig ist, die Kosten des Anschlusses ihnen aufzubürden[3]). Dagegen wird selbstredend die Anschlußpflicht nur mit der Wirkung den gewünschten Erfolg haben, daß die Mitbenutzung des Hauptgleises gesichert ist, sodaß die Behörden einen auf Anschlußausführung bezw. An-

---

[2]) In Berlin war 1888 für Verbreiterung der Friedrichstraße ein Zuschuß von 5 Millionen Mark bewilligt, falls dadurch die Uebergleisung der Linden zur Erlangung eines Durchgangsverkehres erreicht würde (Verstadtlichung 106[2]), und sind für die Verbreiterung des Mühlendammes 700000 Mk. gezahlt, um die am Kölnischen Fischmarkt und Molkenmarkt endenden Linien zu verbinden.

[3]) K. Hilse in Ztschr. für Transportw. und Straßenbau VII 399.

schlußduldung gerichteten Verlangen das Ordnen des Ueberganges der Wagen vom Anschluß- auf das Hauptgleis und umgekehrt vorangehen lassen müssen.

4. Eine weitere Ausdehnung aus dem Stadtinneren in entlegenere Ortstheile wird zwar ausnahmslos eine Zunahme an Fahrgästen und Einnahmen bringen, ohne daß letztere indeß die Ausgaben zu decken oder wohl gar einen Gewinn abzuwerfen brauchen. Viel wahrscheinlicher ist vielmehr, daß ein Zuschuß nöthig wird, bis jene Ortstheile durch lebhafte Bauthätigkeit sich reichlicher bevölkert haben werden. Deshalb liegt die Frage nahe, ob nicht vielleicht den Besitzern der Grundstücke, welche an der geplanten neuen Bahnstrecke liegen und durch die Hereinziehung in das Bahnnetz eine Werthsteigerung ihrer Grundstücke erfahren, weit eher die Kostenlast für den Bahnbau aufgewälzt werden darf, als den Besitzern des vorhandenen Bahnnetzes. Denn erstere erlangen sofort die Werthsteigerung ihrer Grundstücke durch bessere Vermiethbarkeit und leichtere Verkäuflichkeit, ohne dazu irgend welche Mühe aufwenden oder Vermögensbeträge wagen zu brauchen, während dem Bahnbetriebsunternehmer für die Jahre bis nach vollendeter Bebauung und Belebung der Gegend ein Theil der Betriebsunkosten unersetzt bleiben wird. Die Entwickelung der Straßenbahnen würde nach anderen Richtungen unfehlbar leiden, wenn ein verhältnißmäßig hoher Kostenbetrag aus dem Betriebe schwacher Linien erwächst, die einen Zuschuß fordern. Die maßgebenden Behörden werden deshalb in Fällen, wo Bahnen nach außen erweitert werden sollen, sorgfältig abzuwägen haben, ob die zugrundeliegenden Klagen nicht vielleicht mehr aus dem Kreise der betheiligten Grundbesitzer als der Bevölkerung ausgehen: ob ihre Ausführung mehr dem Grundbesitze als dem Bauunternehmen nutzt, um von dem Ergebnisse diejenigen Zugeständnisse abhängig zu machen, welche für den Bahnbau zu gewähren sind. Denn daß der Unternehmer sich sträubt, ohne entsprechenden Gegenwerth unergiebige Linien zu bauen, entspringt dem Bestreben, sich vor einem sicheren und schwer wiedereinzubringenden Verluste zu schützen. Darf indeß dem Bahneigner zugemuthet werden, als Gegenwerth früher genossener und künftig vielleicht zu erwartender Vortheile Außenlinien zu bauen, so ist nicht minder zulässig, den betheiligten Grundeigenthümern

gleiches zuzumuthen und die erste Anlage von Schienenwegen in Gegenden, welche der Bebauung erst erschlossen werden sollen, von ihnen als Gegenwerth der Vortheile zu fordern, welche der Bahnanschluß ihnen gewährt.

b) Die Betriebserweiterung ist noch weniger unbegrenzt, findet vielmehr ihren natürlichen Abschluß an der Aufnahmefähigkeit weiterer Bahnzüge im Straßengewühl. Sobald durch Einlegen neuer Züge die Verkehrssicherheit aufhört und die Unfallsgefahr zunimmt, hört jede polizeiliche Maßnahme, welche sie herbeizuführen geeignet ist, auf, berechtigt zu sein und ist umgekehrt der Widerspruch des Unternehmers um so mehr begründet, als die Betriebsüberhäufung den Aufwand aus der Haftpflichtstilgung und die strafrechtliche Verantwortlichkeit erhöht. Mithin erfordern Maßnahmen wie schnellere Zugfolge und beschleunigte Fahrgeschwindigkeit die vorsichtige Vorprüfung ihrer Erfüllbarkeit.

Andere Maßnahmen, z. B. Ausdehnung der täglichen Betriebsdauer, brauchen weniger dem Verkehrsbedürfnisse, als dem Hange, möglichst lange von Hause wegzubleiben, zu dienen und deshalb der Unsolidität Vorschub zu leisten, was zu unterstützen schwerlich der Wohlfahrtspolizei obliegen möchte.

Die Forderung, größere Wagen einzustellen, muß zur Verlängerung der Zwischenzeiten, in welchen die einzelnen Züge sich folgen, führen, sobald die verfügbaren Wagenplätze einigermaßen ausgenutzt werden sollen, zumal eine stärkere Bespannung der einzelnen Wagen gebraucht und damit die Zugkraft dem häufigeren Fahren entzogen wird.

§ 161. Die Politik in der Preisfrage.

I. Für die Ertragshöhe und Ergiebigkeit des Straßenbahnbetriebes ist der Abgabepreis der Beförderungsleistung von tief eingreifender Bedeutung. Zwar braucht nicht immer der höhere Preis den größeren Gewinn zu sichern, indem umgekehrt billigere Preise bei vermehrter Abnahme ein besseres Ergebniß zu bewirken vermögen: dagegen ist trotz ihrer weiten Verbreitung die Annahme verfehlt, daß im Beförderungsgeschäfte der Preis gefahrlos nach

Belieben herabgesetzt werden dürfe, weil als Gegenwirkung eine so erhebliche Verkehrszunahme unausbleiblich sei, daß der Ausfall im Preise der Einzelleistung durch den Gesammtüberschuß aus dem stärkeren Beförderungsgeschäfte gedeckt werden würde. Man stützt sich dabei auf den unverkennbar großen Erfolg, welchen die Ermäßigung des Briefportos und der Telegraphengebühr durch Zunahme des Post- und Telegraphen-Ertrages gebracht hat, führt neuerdings auch das angeblich günstige Ergebniß an, welches der Uebergang des Zonentarifs für die Verbesserung der Wirthschaftslage der österreich-ungarischen Bahnverwaltungen bewirkt habe.

Gleichwohl bleibt die Wahrheit bestehen, welche jedoch erst im dritten Buche ihre ziffermäßige Begründung finden wird, daß der Beförderungspreis und die Abnahmemenge nach unten bezw. oben ihre natürliche Grenze haben, weshalb bei deren Ueberschreiten keine Bestandsfähigkeit mehr verbleibt und der Betriebsunternehmer wegen Wegfall seiner Ergiebigkeit schließlich zur Einstellung des Betriebes bewegt werden würde. Die Möglichkeit, noch die Selbstkosten und einen mäßigen Unternehmergewinn herauszuwirthschaften, bildet die äußerste Grenze für seine Nachgiebigkeit im Preisrückgange.

Mit der anvertrauten Macht, die Beförderungspreise festzusetzen [1]) oder zu genehmigen [2]), hat den Behörden jedenfalls nicht die Befugniß eingeräumt werden sollen, die eigene Willkür und das pflichtschuldige Ermessen frei walten zu lassen, sondern sie haben die ebenso schwierige wie verantwortliche Aufgabe zugetheilt erhalten, zwischen Eigennutz des Unternehmers und der Beförderungssucher ausgleichend das Richtige zu treffen, wobei sie die natürlichen Preisgrenzen und die erprobten Wirthschaftsgesetze über Preisbildung füglich nicht unberücksichtigt lassen können. Denn der Beweggrund für das Preisfestsetzungs- bezw. Preisgenehmigungsrecht ist unverkennbar die Absicht gewesen, einer mißbräuchlichen Ausbeutung der auf Benutzung von Verkehrsbetrieben angewiesenen Menge seitens der Betriebsunternehmer vorzubeugen, und nicht etwa der Wille, den Unternehmer umgekehrt zu zwingen,

---

[1]) GwO § 76, oben § 41 I 101 ff.

[2]) Bayern V 20. Juni 1855 § 10^b, Preußen GEw §§ 11, 17.

ohne Ersatz seiner Unkosten und eines seiner Mühewaltung und Gefahr entsprechenden Unternehmergewinnes sein Gewerbe zu betreiben. Für Bayern ist diese Absicht bereits ausdrücklich ausgesprochen[3]), für Preußen ihr Aussprechen geplant[4]). Mithin ist die derzeitige Gepflogenheit der Staatsbehörden rechtlich begründet, ihre Preisfestsetzungen oder Preisgenehmigungen von den Selbstkosten des Unternehmers beeinflussen zu lassen und ohne gewichtige Gründe unter dieselben nicht herabzugehen.

Wo die Gemeindeverwaltungen für ersprießlich gehalten haben, neben dem behördlichen Mitwirkungsrechte bei der Preisfestsetzung[5]) noch ein durch Vertragsstrafe gesichertes Widerspruchsrecht gegen Leistungsabgabe zu Preisen, welche ihrer Genehmigung entbehren, zu begründen, ist die Absicht muthmaßlich weiter gegangen, indem hier die Freiheit des Unternehmers zu Preisherabsetzungen gleichfalls beschränkt werden und der Gemeinde die Macht bewahrt bleiben sollte, sich vor Einnahmeausfällen zu schützen, welche durch ein mit dem Sinken der Beförderungspreise eintretendes Fallen der Straßenbenutzungsgebühr denkbarerweise eintreten könnten.

II. Sind die Behörden trotz der anvertrauten Macht zur Preisfestsetzung oder Preisgenehmigung gleichwohl nicht befugt, dem Unternehmer jedes Ergebniß seines Betriebes abzuschneiden, haben sie ihm vielmehr ein solches zu belassen, so sind sie gezwungen, behufs Ausübung ihrer Pflicht die Eigenthümlichkeiten des fraglichen Betriebes kennen zu lernen. Es liegt auf der Hand, daß es leichter ist, von dem Unternehmer aufgestellte Preise auf ihre Richtigkeit zu prüfen, als selbständig ohne diese Unterlage zu richtigen Preisen zu gelangen. Demgemäß ist der Genehmigungspflicht leichter zu genügen, als der Preisfeststellungspflicht. Immerhin werden selbst dort noch eine Menge Verhältnisse der behördlichen Beurtheilung zu unterliegen haben.

Eine Hauptschwierigkeit bietet bereits die Frage, wann ein Ergebniß angemessen zu sein aufhört, sobald der Gesetzgeber unterlassen hat, vorweg einen gewissen Spielraum zu beziffern, was z. B.

---

3) Oben § 41 I 108[11].

4) Komm.Ber. d. Preuß. Abg. 1892 Nr. 206 S. 26.

5) z. B. Berlin: Allg. Bed. §§ 17, 19; oben 98[1]; unten § 150 II 125.

in Preußen[6]) geschehen war, wo für Eisenbahnen 6 % als geringste und 10 % als noch zulässige Höhe des zu belassenden Reinertrages beziffert waren.

Sofern der Behörde obliegt, ihre Rücksicht auf eine angemessene Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals auszudehnen, hat jedenfalls ein Zinsfuß, welcher den kaufmännischen oder landesüblichen nicht übersteigt[7]) und ein so hoher Jahrestilgungsbeitrag[8]), daß unter Berücksichtigung aufkommender Zwischenzinsen für die Ansammlungen innerhalb der Genehmigungsfrist zweifellos eine Summe erreicht wird, um welche bei Ablauf der Genehmigung der Vermögensstand hinter dem Anlagekapitale zurückbleiben würde, für angemessen zu gelten. Eine Minderung des Vermögensstandes tritt einerseits durch Abnutzung des Unterbaues, der Betriebsmittel und Triebkräfte infolge ihres Gebrauches, andererseits durch den unausbleiblichen Verlust an Bauaufwand bei Erlöschen der Genehmigung und Aufgeben der Anlage der Bahn ein. Die hierzu erforderlichen Jahresbeträge sind für die einzelnen Betriebe verschieden, indem Bauart, Betriebsweise, Genehmigungsdauer, Selbstkostenhöhe darauf Einfluß üben. Daß sie indeß ausnahmslos nicht gering sind, veranschaulicht folgende Uebersicht, wonach gebraucht wurden:

---

6) G 3. Nov. 1838 §§ 29, 30, 33.

7) Oben § 158 II 86 [2], [3]. Die Stadtgemeinden in **Bremen** lassen 5 %, **Königsberg** und **Rostock** 6 %, **Frankfurt** 10 bezw. 16 % und **Köln** 15 % dem Unternehmer frei, bevor ihre Gewinnsbetheiligung beginnt; oben § 61 I 166 [6].

8) Nicht nach der Höhe des Ergebnisses, welches Zufälligkeiten unterworfen ist, sondern nach dieser des aufzubringenden Kapitals ist der Jahresbetrag festzusetzen, weil ersterenfalls die benöthigte Summe kaum jemals genau getroffen, vielmehr weit eher entweder zu früh erreicht sein, oder zu niedrig bleiben wird, sodaß dort die früheren Jahre überlastet sind, hier schließlich Verluste eintreten. Beträgt z. B. der Bauaufwand 1000000 Mk. und ist auf eine Verzinsungsmöglichkeit für die Rücklagen zur Kapitalstilgung von 4 % jährlich zu rechnen, so würden bei 50 jähriger Genehmigungsdauer jährlich 6300 Mk., bei 25 jähriger schon 23090 Mk. zurückzulegen sein. (**Spitzer**: Tabellen für die Zinseszinsen-Rechnung (Wien 1875) S. 168). Mithin müßten jährlich entweder in gleich hohem Betrage Aktien ausgelooft oder Rücklagen verzinslich angelegt werden. Bei 5 %iger Verzinsung wird dasselbe Ergebniß schon in 44 bezw. 23 Jahren erreicht; oben § 153 II 69 [5]. Das Nähere siehe § 169 II 133 und unten Buch III.

Betrieb:	1891	1890	1889	1888	1887
Aachen	58 313	56 229	15 426	55 670	16 964
Berlin, Berliner	79 415	—[1])	75 850	73 230	72 913
Große	1 798 137	1 864 947	1 703 844	1 732 781	1 712 386
Neue	159 421	248 105	294 424	274 767	195 763
Braunschweig	19 373	18 066	51 813	20 251	20 633
Bremen	17 170	22 705	25 973	25 525	34 391
Bremerhafen	17 325	16 065	14 730	15 863	11 321
Breslau	93 856	87 343	103 595	99 705	101 264
Crefeld	40 448	89 740	97 640	76 578	87 103
Düsseldorf	—[1])	—[1])	23 251	71 000	16 137
Erfurt	13 894	12 440	12 767	15 292	—[1])
Frankfurt, Lokalbahn	7 690	13 410	—[1])	—[1])	—[1])
Halle	21 390	12 712	16 360	19 347	25 908
Hamburg, Straßeneisenbahn	403 913	402 547	467 927	493 659	461 631
Hamburg-Altona	107 281	170 778	—[1])	104 489	—[1])
Heidelberg	89 848	84 331	—[1])	—[1])	—[1])
Kassel, Straßeneisenbahn	41 000	41 000	—[1])	—[1])	—[1])
Stadteisenbahn	11 475	12 358	12 068	—[1])	—[1])
Kiel	—[1])	17 683	—[1])	—[1])	—[1])
Koblenz	—[1])	10 192	4 199	—[1])	—[1])
Königsberg	—[1])	21 500	22 456	29 500	35 577
Lübeck	24 009	22 751	20 225	26 606	18 971
München	—[1])	291 926	289 574	288 003	272 305
Offenbach	22 179	23 526	30 852	—[1])	—[1])
Posen	11 637	21 423	12 305	13 657	61 936
Potsdam	25 751	16 230	8 022	6 826	6 787
Rostock	—[1])	41 744	—[1])	—[1])	—[1])
Stettin	347 460	304 816	298 724	288 766	315 279
Straßburg	—[1])	671 574	600 857	—[1])	567 554
Stuttgart	73 811	74 302	83 119	52 484	23 275

1) Angaben fehlen hier sowie für die nicht aufgeführten Betriebe.

III. Die Streitfrage, ob Einheitspreise vor Theilstreckenpreisen im Straßenbahnbetriebe den Vorzug verdienen, wird die Behörde kaum befugt sein, durch einen Zwang zur Einführung der ersteren zu lösen, bevor sie durch vorgängige Erhebungen den ziffermäßigen Beweis erlangt hat, daß die Ergiebigkeit bei Einheitspreisen unverändert bleibt. Denn es fehlt an Gründen, warum in der Preisfrage die Eisenbahnen und Straßenbahnen verschiedene Behandlung zulassen.

Kann nicht einmal die Zweckmäßigkeit des Zonentarifs für Eisenbahnen als erwiesen gelten, so ist unerfindlich, warum der Streckentarif für Straßenbahnen, welcher dem Zonentarife der Eisenbahnen entspricht, hier bereits zu gunsten eines Einheitspreises weichen müßte.

Dagegen können staatspolitische Erwägungen, namentlich die Absicht, der ärmeren Bevölkerung die Beförderungsmöglichkeit zu erleichtern, dahin führen, höhere Preise an Sonn- oder Festtagen oder zur Nachtzeit für unzulässig zu erklären, was erfahrungsgemäß nicht einmal zum Schaden des Unternehmers gereicht. Ebenso sind die Unzuträglichkeiten, welche aus der Einrichtung eines abweichenden Preises für die verschiedenen Wagenabtheilungen im Straßenbahnbetriebe bereits beobachtet wurden, zur Bestimmung wohl geeignet, daß die Beförderungspreise gleichmäßig für alle Personen Anwendung zu finden haben [9]), während dieselbe in dem Sinne nicht zu billigen wäre, daß Preisermäßigungen an Abnehmer von Zeitkarten oder für gewisse Züge oder einzelne Gesellschaftsklassen unzulässig sind. Im Gegentheile werden die Staatszwecke gefördert, wenn es den ärmeren Arbeitern oder Schülern möglich ist, für die für sie nöthige Ortsveränderung zur Arbeitsstätte oder Schule zu einem für sie erschwinglichen Preise Fahrgelegenheit zu benutzen, als wenn sie anstrengende Wege selbstthätig zurücklegen müssen, weil die dadurch aufgewendete Kraft die Vollkommenheit der Arbeitsleistung oder die Aufmerksamkeit am Unterricht schwächt. Deshalb ist die Einführung von Minderpreisen für Arbeiter und Schulkinder eher zu begünstigen, als zu hintertreiben.

Vereinzelt wird die Ausgabe von Zeitkarten oder Berechtigungsscheinen für eine bestimmte Fahrtenzahl gegen Preisermäßigung staats- oder gemeindebehördlich vorgeschrieben. Mag zwar dem Abnehmer solches genehm sein, so fehlt es andererseits jedoch an einem inneren Grunde, aus dem eine Förderung des Gemeinwohles in der Abgabe oder dessen Störung in dem Versagen erkannt werden müsse. Denn die bezüglichen Vortheile kommen bloß den Reicheren zugute, während der Aermere den vollen Preis zahlen muß, weil er nicht genügende Mittel zur Zahlung vieler Fahrten

---

[9]) Preuß. GEw § 17.

im Voraus besitzt. Hat die Behörde zwar keinen Grund, dem Unternehmer die Ausgabe derarter Scheine gegen Preisabschlag zu verbieten, so fehlt ihr umgekehrt erst recht ein solcher, sie zu erzwingen, weil sie zur Begünstigung der Reicheren gegenüber den Aermeren führt.

IV. Die Verhältnisse in den Verkehrsbetrieben sind schnellem Wechsel unterworfen. Mit der größeren Entwickelung und dadurch erlangten besseren Ausnutzungsfähigkeit der Betriebsmittel geht der Selbstkostenpreis der Betriebsleistungen bisweilen ganz erheblich zurück, sodaß bei Fortbestand gleicher Preise der Unternehmergewinn reichlicher ausfällt. Darnach ist nicht ausgeschlossen, daß Preise, die zur Zeit der Genehmigung angemessen waren, infolge der veränderten Umstände später für viel zu hoch gelten, weil sie einen überreichen Gewinn verursachen, weshalb der Wunsch entsteht, den Gewinn zurückzuhalten und dafür die Preise zu ermäßigen. Bei dieser Sachlage erscheint unzweckmäßig, Fahrpreise auf lange Jahre hinaus bindend zu vereinbaren: vielmehr gewinnt das Gemeinwohl, wenn die Behörde in entsprechenden Zwischenräumen zur erneuten Prüfung und Genehmigung befugt erklärt wird. Diese Zwischenräume dürfen indeß auch nicht allzukurz sein, weil dadurch die unentbehrliche Zeit zur gründlichen Beobachtung und sicheren Erfahrung abgeht und der Unternehmer die Grundlage für einen richtigen Wirthschaftsplan verliert. Vielmehr ist ebenso falsch, jährlich zweimal, wie für die ganze Unternehmungsdauer auf einmal die Preisgenehmigung eintreten zu lassen. Wie viel Jahre für die Zwischenräume zu wählen sind, wird nach Art und Umfang der einzelnen Betriebe zu beurtheilen sein, wo nicht etwa gesetzliche Fristen bestehen [10].

V. Für die Bestimmung der unteren Grenze des Beförderungspreises sind vor allem zweierlei Faktoren zu beachten, die sich auf Qualitätsfragen beziehen, nämlich die Eigenthümlichkeiten der befördernden Bahn und diese der Beförderten. Das Verhältniß der angewandten Mittel zum angestrebten Zwecke wird niemals unterschätzt werden können.

a) Bemißt sich die Höhe der Anlagekosten nach der Beschaffen-

---

[10]) z. B. Bayern V 20. Juni 1855 § 10[b].

heit der auszunutzenden Grundfläche, dem Preise des behördlich vorgeschriebenen Baumaterials, dem Umfange nothwendiger Grunderwerbungen, der Lage des Geldmarktes zur Zeit der Bauausführung, so ergiebt sich, daß zwei völlig gleich lange Strecken gänzlich verschiedene Anlagekosten verursacht haben können. So sind z. B. in Berlin 700000 Mark zum Abbruch von Baulichkeiten am Mühlendamm aufzuwenden gewesen, um die Genehmigung zur Gleiseinlage in den dortigen Straßenkörper zu erhalten[11]), wodurch selbstredend jene kurze Strecke außergewöhnlich theuerer zu stehen kam, als eine gleich lange in einem anderen Straßenzuge. Es wäre sachwidrig, für beide so sehr verschieden gestaltete Anlagen einen gleichen Anlagepreis bei der behördlichen Preisfestsetzung zugrunde zu legen.

b) Auch die Betriebskosten sind bei den verschiedenen Bahnen keineswegs gleich hoch[12]). Sie hängen ab von den größeren oder geringeren Aufwendungen für die nothwendige Unterhaltung des Unterbaues, der Betriebsmittel und Betriebskräfte, von den Preisen des Futters oder Feuerungsmaterials, von der größeren oder geringeren Abnutzung und dadurch bedingten schnelleren Ergänzung der Betriebskräfte und -mittel, endlich von den Lohnverhältnissen. Nun setzt sich aber aus der Verzinsung des Anlagekapitals und den Kosten des Betriebes der Kostenpreis der Beförderungsleistung zusammen, so daß die wirthschaftlich gerechtfertigte Mindestgrenze des Kostenpreises dieser Leistung gleichfalls bei den einzelnen Bahnen bezw. auf den einzelnen Strecken der nämlichen Bahnen verschieden, und folgeweise die vielfach aufgestellte Forderung nach gleichen Preisen für alle Bahnen des nämlichen Ortes unzulässig erscheint.

c) Zu gleichem Ergebniß gelangt man bei Berücksichtigung der Beschaffenheit und Menge der Beförderten. Wird erstere bei den überwiegend nur für die Personenbeförderung bestimmten Straßenbahnen meist nur einen untergeordneten Einfluß üben, weil bloß zwischen Erwachsenen und Kindern ein Preisunterschied gemacht zu werden pflegt, während das Eigengewicht nebensächlich bleibt,

---

[11]) Oben § 160 II 95[2].
[12]) Die Uebersicht oben § 158 II 87.

so übt die Menge der Beförderungslustigen einen desto größeren Einfluß. Denn bis zu einer gewissen Grenze erfordert der Zug genau dieselbe Aufwendung, wenn er voll besetzt oder leer fährt, nämlich so lange die mindest erforderliche Zugkraft (z. B. ein Pferd) zu seiner Beförderung ausreicht. Bleibt nun der Wagen meist leer, so müßte jeder einzelne Beförderte behufs Erzielung der Selbstkosten einen höheren Beitrag beisteuern, als wenn regelmäßig auf volle Ausnutzung zu rechnen ist, damit die Selbstkosten gedeckt werden. Der größere oder geringere Personenzufluß wird also für die festzusetzenden Beförderungspreise keineswegs nebensächlich bleiben können. Die größere oder geringere Wahrscheinlichkeit der unvollständigen Ausnutzung einzustellender Betriebsmittel ist vielmehr ein berechtigter Faktor bei der Selbstkostenberechnung.

d) Insofern erfahrungsgemäß im Straßenbahngewerbe die Strecken, welche kostspieliger hergestellt wurden, zu den verkehrsreichsten gehören, und damit eine größere Ausnutzungsfähigkeit der Betriebsmittel zu gestatten pflegen, wird sich allerdings bei Gegeneinanderhalten des subjektiven und objektiven Elementes meist die Möglichkeit ergeben, die Leistungen auf der kostspieligeren Strecke zum nämlichen Preise wie auf der billigeren abzugeben, der Verkehrsandrang also die Mehr-Anlagekosten ausgleichen. Dies ist des Räthsels Lösung, wie am nämlichen Orte verschiedene behördlich zugelassene Betriebsunternehmer bei verhältnißmäßig gleichen Abgabepreisen völlig verschiedene Erträgnisse erzielen[13]), daß nämlich der eine gegen den anderen eine größere Ausnutzung seiner Betriebsmittel erreicht.

---

[13]) In **Berlin** sind die Fahrpreise der drei betreffenden Gesellschaften annähernd gleich hoch. Das Erträgniß liefert im Verhältnisse zum Grundkapital ein sehr abweichendes Bild, indem die Neue Berliner Pferdebahngesellschaft bisher erfolglos gearbeitet hat, die Berliner Pferdebahngesellschaft schon einmal 24 % zahlen konnte, um seit Eröffnung der Stadtbahn immer mehr an Ergiebigkeit zu verlieren, während die Große Berliner, abgesehen von einer Unterbrechung im Jahre 1882, stetig steigend seit drei Jahren gleichmäßig $12^1/_2$ % abwirft. Aehnliche Verhältnisse sind in Hamburg, Halle, Kassel, Magdeburg anzutreffen, nach den Uebersichten § 157 II 84, 87.

§ 162. Die Fahrplan-Politik.

Für die Ertragsbildung und Ergiebigkeit der Straßenbahnbetriebe ist die sachgemäße Gestaltung des Fahrplanes von der allergrößten Bedeutung. Hier braucht ein Zuviel in den feilgebotenen Beförderungsleistungen nicht minder verhängnißvoll zu wirken wie ein Zuwenig, indem ersteres die Betriebsführung nutzlos vertheuert und durch letzteres erzielbare Einnahme verloren wird. Demgemäß wird der Verbesserung seiner Wirthschaftslage durch Vermeidung jedes unnützen Aufwandes und jedes Einnahmeausfalles der Unternehmer bestrebt sein müssen, nach Schnelle der Zugfolge, Betriebsdauer, Fassungsgehalt der Fahrzeuge und Fahrrichtung den Fahrplan so zu gestalten, daß der Verkehrsbedarf weder theilweis unbefriedigt zu bleiben hat, noch für die sachgemäße Besetzung der verfügbaren Plätze zu gering ist. Das Verkehrsbedürfniß muß also nach seinen einzelnen Richtungen durch Beobachten der örtlichen Geschäfts- und Lebensverhältnisse, welche eine Ortsveränderung bedingen, festgestellt werden, was eine ebenso mühevolle wie schwierige Aufgabe ist, und eine gründliche Kenntniß der örtlichen Gewerbe-, Handels- und Wohnungsverhältnisse u. s. w. voraussetzt.

Bei der für den Unternehmer hohen wirthschaftlichen Bedeutung eines sachgemäßen Betriebsplanes darf erwartet werden, daß er das Verkehrsgesetz[1]) zu erforschen und den Betrieb ihm anzupassen bemüht sein wird, sodaß den Behörden nach dieser Richtung kaum noch etwas zu thun übrig bleiben würde. Wenn gleichwohl gesetzlich[2]) den Staatsbehörden und durch die Einbaugenehmigung[3]) den Gemeindebehörden das Recht der Fahrplangenehmigung vorbehalten ist, so ist solches weniger zur Bevormundung des Unternehmers, um ihn vor der Selbstschädigung durch Einnahmeverluste oder Ausgabeaufwand zu schützen, als zur Verhütung einer Störung der öffentlichen Ordnung oder einer rücksichtslosen Behand-

---

[1]) K. Hilse: Das Verkehrsgesetz der Straßenbahnen in Ztschr. f. Transportw. VII (1890) 75, 85, 100 und unten im vierten Buche.

[2]) Preuß. GEw §§ 11, 17; dazu oben § 31 I 70[3].

[3]) z. B. Berlin: Allg. Beding. § 17.

lung der Beförderungssucher durch Nichterfüllung berechtigter und ausführbarer Wünsche erfolgt.

Beweggrund für die behördliche Fahrplangenehmigung ist also der Schutz des Verkehrs, sein Ziel das Zurückführen der Betriebsfreiheit des Unternehmers bis zu der Grenze, wo sein Eigennutz dem Gemeinwohle zu widersprechen aufhört.

Hieraus folgt, daß die behördlichen Handlungen ebensogut auf das Gebot einer Mehrleistung wie auf ein Abgabeverbot hinauslaufen, mithin eine Betriebsausdehnung oder eine Betriebseinschränkung herbeiführen können. In beiden Richtungen müssen sie indeß durch Rücksichten auf das öffentliche Wohl veranlaßt sein und dürfen sie zu keiner Schädigung des Unternehmers führen. Denn das Recht verlangt nicht, daß der Einzelne das Gemeinwohl auf eigene Kosten fördern soll, und duldet ebensowenig den Eingriff des Einzelnen gegen die Allgemeinheit, wie umgekehrt die Unterdrückung des Ersteren durch die Letztere.

Mithin hat der Behörde, mag ihr Genehmigungsrecht auf Gesetz bezw. Verordnung oder auf Vertrag beruhen, jedenfalls nicht die Befugniß eingeräumt werden sollen, freies Ermessen und damit Willkür walten zu lassen. Vielmehr hat sie nicht bloß das Verkehrsbedürfniß, sondern auch die wirthschaftliche Lage des Unternehmers gleich gebührend zu berücksichtigen und jede unbegründete Verkehrsausdehnung ebenso sorgfältig zu vermeiden wie jede grundlose Verkehrseinschränkung, wenngleich die erstere bloß den Unternehmer, letztere mit ihm zugleich die Allgemeinheit schädigt.

Da durchweg von einer Fahrplan g e n e h m i g u n g die Rede ist, wo den Behörden eine Mitwirkung bei der Fahrplanbildung zugestanden wird, liegt die Aufstellung und Vorlage des Fahrplans dem Unternehmer ob, sodaß die Behörde zur selbständigen Aufstellung eines solchen nicht berechtigt ist, sondern die Einreichung abwarten muß, aber selbstredend auch erzwingen darf. Die Versagung darf naturgemäß nur denjenigen Theil treffen, welcher dem Gemeinwohle nicht entspricht, und muß die Gründe enthalten, mit welchem Rechte sie erfolgt.

Zur Betriebseinschränkung wird es zu kommen haben, wenn der Betrieb eine Ausdehnung erhalten soll, welche zur Störung der öffentlichen Ordnung, Ruhe und Sicherheit führen würde, in-

dem die Straßenbreite bei dem sonstigen Verkehre, der auf ihre Benutzung angewiesen ist, zu stark überlastet werden würde, oder wenn eine Fahrgeschwindigkeit gewählt ist, die durch zu große Schnelligkeit die Gefahr des Ueberfahrenwerdens steigert oder durch zu geringe einen übermäßig langen Aufenthalt der Züge im Straßengewühle zur Belästigung des sonstigen Verkehrs bewirkt.

Eine Betriebsausdehnung wird auf vermehrte Zügezahl, schnellere Zugfolge, längere Betriebsdauer, Einstellung größerer Fahrzeuge hinauslaufen. Der wirthschaftliche Einfluß derarter Maßnahmen ist bereits erörtert und wird im dritten Buche weitere Darstellung finden. Hier genügt zu bemerken, daß die erhöhte Fahrgeschwindigkeit und vermehrte Zügezahl die allgemeine Verkehrssicherheit schwächen und die Unfallsgefahr zu steigern vermögen, wodurch die Höhe des Unfallabfindungsaufwandes beeinflußt wird, weshalb die Behörde aus öffentlichen und vermögensrechtlichen Erwägungen sich vor einem Zuviel hüten muß. Die Ausdehnung der täglichen Betriebsdauer wird für den Unternehmer schädlich, wenn die zu erwartenden Einnahmen aus den früher bezw. später abzulassenden Zügen die Selbstkosten nicht mehr decken, sodaß schon nach dieser Richtung eine gründliche Prüfung aller einschlagenden Verhältnisse nöthig ist. Uebrigens kann der Nachtbetrieb leicht zum längeren Fernbleiben aus der Häuslichkeit, zur Abkürzung der Schlafzeit, zum Uebergenusse der Geselligkeit und des Wirthschaftslebens führen, daß er keineswegs immer der Bevölkerung wohl zu thun braucht und die Behörde zu seiner Begünstigung schwerlich Gründe des öffentlichen Wohles wird geltend machen können.

Die Versuche in Wien haben gezeigt, daß die Aufstellung allgemeiner Grundsätze, nach denen der Verkehr auf längere Zeit hinaus geregelt und die Menge der abzugebenden Beförderungsleistung bestimmt werden soll, nicht gelungen ist. Weit sachgemäßer erscheint das in Deutschland übliche Verfahren, in gewissen Zwischenräumen eine neue Fahrplangenehmigung zu verlangen, weil dann den veränderten Lebensverhältnissen sowie gewonnenen Erfahrungen besser Rechnung getragen werden kann.

Da eine zu langsame Zugfolge mit ungenügenden Wagen leicht zu deren Ueberfüllung und damit zu Unzuträglichkeiten führt,

wird in polizeilichen Ueberfüllungsverboten und deren strengeren Handhabung ein wirksames Mittel zu erkennen sein, um schnellere Zugfolge oder größere Wagen zu erreichen.

Ob ein Verkehrsbedarf vorliegt, dessen Befriedigung gemeinnützlich und dessen Nichtbefriedigung gemeinschädlich wirken würde, sowie, welches der verfügbaren Mittel sich am Durchgreifendsten zur Abhülfe eignet, sind Fragen thatsächlicher Natur, welche im Einzelfalle unter Würdigung aller einschlagenden Verhältnisse zu entscheiden sein werden, sodaß allgemeine stets zutreffende Grundsätze hierfür nicht bestehen. Dagegen wird die Behörde sich nicht daran genügen lassen dürfen, den in Tagesblättern oder Versammlungsbeschlüssen geäußerten Wünschen die Bedeutung beizulegen, daß sie der berechtigte Ausdruck der öffentlichen Meinung seien, da durchaus nicht ausgeschlossen ist, daß mangelnde Sachkenntniß und Voreingenommenheit den Forderungen zu grunde liegt und es sich nur um Verfolgung von Sonderbestrebungen handelt. Selbst Beschlüsse der Gemeindevertretungen brauchen nicht immer dem Gemeindenutzen zur Anerkennung zu verhelfen, sondern können (der Mehrheit vielleicht unbewußt) zur Förderung von Sonderzwecken dienen sollen Wenn z. B. Eigenthümer von Bauland oder Vorstandsmitglieder von Baugesellschaften in ihrer Eigenschaft als Gemeindevertreter für Bahnanlagen durch ihr Bauland eintreten, so wird meist der zu erwartende eigene Gewinn ihr Urtheil beeinflussen und ihnen die erforderliche Unbefangenheit zur Erkenntniß nehmen, ob thatsächlich der Gemeindenutzen die Einrichtung verlangt. Demgemäß dürfen die ausführenden Behörden sich weder einer eingehenden Prüfung der Beweggründe, denen die vorgebrachten Wünsche entsprungen sind, noch des muthmaßlich zu erwartenden Erfolges für das Gemeinwohl und den Unternehmer entschlagen. Vermögen sie keine Förderung des Gemeinwohles, sondern höchstens eine Annehmlichkeit für die Fahrbewerber in den verlangten Maßregeln zu finden, so wird die weitere Sachbehandlung davon abhängig sein, in welchem Umfange die Durchführung die Ergiebigkeit des Betriebes beeinflussen wird. Selbst das Gemeinwohl zu fördern ist man auf eigene Kosten nicht verpflichtet; Anderen Annehmlichkeiten zu bereiten, kann sogar ohne Aussicht auf Gewinn Niemanden zugemuthet werden, sodaß

hierfür noch nicht ausreicht, wenn der erweiterte Betrieb keinen Zuschuß verlangen würde.

Um dem Gemeinwohle zu dienen, braucht eine Einrichtung oder behördliche Maßregel nicht etwa für alle gleich brauchbar zu sein. Vielmehr gewinnt z. B. die Gütererzeugung an Menge und Beschaffenheit und die Schule an Unterrichtserfolg, wenn die Arbeiter bezw. Schulkinder rechtzeitig mit frischen Kräften zur Arbeitsstätte bezw. Schulen gelangen. Da nun aber Gewerbe und Unterricht für die Staatszwecke nützlich sind, kann das gebotene Einstellen von Arbeiter- und Schülerzügen so lange als mißbräuchlich nicht bezeichnet werden, als ihr Ablassen keinen Zuschuß fordert, sondern ihre Einnahmen noch die Kosten decken. Anderes gilt bereits von Sonderzügen, welche den Besuch von Schaustellungen oder die Theilnahme an Vergnügungen erleichtern sollen. Durch bessere Fahrgelegenheiten wird die Schaulust und Vergnügungssucht geweckt, werden feilgehaltene Schauleistungen oder Vergnügungen bessere Abnahme finden, sodaß deren Unternehmer gewinnen; dagegen dürften kaum Staatszwecke gefördert und Staatsaufgaben ihrer Verwirklichung näher gebracht werden. Ist dem aber so, dann wird gegen den Betriebsunternehmer kein Einrichtungszwang ausgeübt werden dürfen und seine Betriebsfreiheit zu beschränken sein, weil die Behörde nicht zur Förderung von Sondervortheilen, sondern zum Schutze des Gemeinwohles berufen ist.

Unverkennbar giebt es Betriebsunternehmer ohne genügendes Verständniß für den Verkehrsbedarf und ohne den guten Willen, ihm abzuhelfen. Mit diesen mag vielleicht die Behörde Grund haben, unzufrieden zu sein; Zweckmäßigkeitsgründe mögen hier ein wirksames Eingreifen und eine Art Bevormundung wünschenswerth erscheinen lassen. In diesem Umfange besteht jedoch in Deutschland kein gesetzliches Genehmigungsrecht der Behörden. Ob die Zustimmung der Gemeindebehörde, welche vertragsgemäß[4]) bisweilen begründet ist, eine größere Bevormundung hat schaffen sollen, ist mindestens zweifelhaft.

---

[4]) z. B. **Berlin**: Allg. Beding. § 17.

II. Die Belastungsfähigkeit der Straßenbahnen.

§ 163. Die Arten der Belastung.

Die zur Befriedigung der Staats- und der Gemeindebedürfnisse nothwendigen Geldmittel zu beschaffen, gehört zu den verfassungsgemäßen Verwaltungsaufgaben, sodaß die darauf abzielenden Maßregeln zulässige Verwaltungshandlungen sind. Indeß ist nicht jeder Gegenstand und jede Erwerbsthätigkeit in gleicher Weise geeignet, zur Hergabe von Geldmitteln behufs Deckung der allgemeinen Verwaltungsbedürfnisse herangezogen zu werden. Vielmehr ist eine unterschiedliche Behandlung nach diesen Gesichtspunkten geboten, indem den gleichen Betrag herzugeben dem Einen schwer, dem Anderen leicht fallen und für einen Dritten sogar unerschwinglich sein und dessen wirthschaftliche Lebensfähigkeit unterbinden kann. Deshalb wird allgemein der Geldbedarf auf die Beitragspflichtigen nach abweichenden Grundsätzen umgelegt, sodaß verschiedene Formen der Heranziehung Jemandes oder eines Unternehmens gebräuchlich sind. Die Abgaben ruhen nämlich bald auf dem Einkommen, bald auf dem Erwerbe, bald auf der Vornahme gewisser Handlungen. Sie sind entweder allgemeine, d. h. von Jedem zu zahlen, bei dem gleiche Voraussetzungen zutreffen, oder besondere, welche nur vereinzelte Fälle oder Erwerbe treffen. Sie werden von dem, welchen sie treffen sollen, theils unmittelbar, theils mittelbar in der Weise erhoben, daß ihre Zahlung von dem Abgeber gewisser Leistungen erfordert wird, während es ihm überlassen bleibt, sie von dem Abnehmer derselben inform eines Preisaufschlages wieder einzubringen. Sind sie öffentlich-rechtlicher Natur, so pflegen sie Steuern genannt zu werden und auf ausdrücklicher Gesetzesvorschrift zn beruhen, während ihre Grundlage allerdings auch ein Abkommen zwischen dem Erheber und dem Zahler sein kann, so oft sie das Entgelt für gewährte Leistungen herstellen. Ueber die Zweckmäßigkeit und Billigkeit der verschiedenen Abgaben und Erhebungsweisen besteht Meinungsverschiedenheit.

Straßenbahnen für Staats- und Gemeindezwecke auszunutzen,

zur Abführung eines Theiles ihrer Erträge heranzuziehen, ihnen Naturalleistungen aufzuerlegen, sie überhaupt als eine Staats- oder Gemeinde-Einkommenquelle entweder in gleicher Weise, wie verwandte Unternehmer, oder durch besondere Behandlung dienstbar zu machen, ist jedenfalls nicht ohne Weiteres ausgeschlossen. Ursprünglich sind sie allerdings in Deutschland kein Gegenstand besonderer Ausnutzung zwecks Deckung des Geldbedarfs der Staaten oder Gemeinden bei Erfüllung allgemeiner Aufgaben gewesen. Daß sie es wurden, liegt eigentlich ihrem Wesen fern, welches in der Erleichterung des Verkehres zur Hebung der Gewerbethätigkeit, des Handels und damit des allgemeinen Wohlstandes besteht, sodaß auf die hieraus für Staat und Gemeinde entspringenden Vortheile füglich der Nutzen beschränkt bleiben könnte, welchen deren Betrieb der Allgemeinheit bringen soll, und besondere Auflagen entbehrlich sein würden. Dieser Zustand herrschte thatsächlich längere Zeit, so lange man an der Ergiebigkeit der Straßenbahnen zweifelte.

Die Ergebnisse einzelner Betriebe, welche einen verhältnißmäßig hohen Gewinn für die Unternehmer abwarfen, erregten sehr bald die Mißgunst derer, welche theils im Zweifel an der Ergiebigkeit derartiger Anlagen eine Vermögensbetheiligung nicht gewagt hatten, theils ihre Theilhaberrechte inzwischen mit Gewinn weggegeben hatten und nicht vertragen konnten, daß ihre Rechtsnachfolger noch einen weiteren Gewinn erzielten. Hieraus entstanden Klagen über die vermeintliche Ausbeutung der Fahrgäste und Vorwürfe gegen die Gemeindeverwaltungen, daß sie durch unentgeltliches Gewähren der Einbaugenehmigung den Bahneignern und Betriebsunternehmern Gelegenheit gegeben hätten, sich auf Kosten der Bevölkerung zu bereichern. Die natürliche Wirkung war, daß die Gemeindeverwaltungen die erste beste Gelegenheit ergriffen, aus dem Straßenbahnbetriebe eine mittelbare Einnahmequelle für die Gemeinden zu gewinnen[1]), nämlich einen Theil der Betriebseinnahmen in Anspruch zu nehmen, um durch die so erlangten Mittel zur Bestreitung von Gemeindebedürfnissen die Gemeindesteuerzahler zu entlasten oder sonstige Gemeindegefälle aufzugeben. Dagegen haben die Staaten der Zumuthung widerstanden, kraft ihres Hoheitsrechtes aus dem

---

[1]) Oben § 61 I 166³, unten § 167 II 119—128.

Straßenbahnbetriebe Einkünfte zu ziehen, und eine besondere Straßenbahnabgabe zu erheben[2]), sich vielmehr an deren Heranziehung zu den allgemeinen Steuern genügen lassen.

Einzelnen reicht die Belastung der Straßenbahnbetriebe zu gunsten der Gemeinden nicht einmal aus; sie glauben, daß durch Selbstbetrieb oder doch wenigstens durch Selbstausführung der Bahn zwecks ihrer Verpachtung für die Gemeinde größere Beträge herausgewirthschaftet werden können, woraus der bereits entwickelte[3]), bisher erst einmal verwirklichte Gedanke der Verstadtlichung hervorgegangen ist.

Unter diesen Umständen wird darzustellen sein, inwieweit die Belastung der Straßenbahnen zu gunsten des Staates oder der Gemeinden entweder durch Geldbeträge oder durch Naturalleistungen die Staats- oder Gemeindezwecke fördert, ohne die Entwickelung der Bahnbetriebe aufzuhalten.

§ 164. Belastung zugunsten des Reiches und Staates.

Die Reichs- und Landeseinkünfte aus dem Straßenbahnbetriebe sind gemeinüblich auf die allgemeinen Steuern beschränkt, sodaß abgesehen von der Einkommen- und Gewerbesteuer, sowie einzelnen Verkehrsabgaben[1]), welche die Straßenbahnbetriebe gleich anderen Erwerbspersonen oder Betriebsunternehmer treffen, keine besondere Abgabe von ihnen verlangt wird. Namentlich wird nicht etwa eine Straßenbahnsteuer kraft des Staatshoheitsrechtes beansprucht, da Preußen deren Erhebung ausdrücklich für unersprießlich erklärt[2]) hat und die für Hamburg bestehende Straßenbenutzungsgebühr[3]) nicht die Rechtsnatur einer Steuer hat, sondern eine Vertragszahlung und das Entgelt der Einbaugenehmigung herstellt.

---

[2]) Oben § 17 I 36.
[3]) Oben § 143 II 19.
[1]) Oben § 76 I 214 ff.
[2]) Preuß. GStw § 37 mit G 24. Juni 1891 § 1; hiermit fällt künftig die Streitfrage zwischen Germershausen und Parey weg, oben § 76 I 215[3].
[3]) Oben § 61 I 167[9].

Die Klagen des Auslandes über ungebührliche hohe Besteuerung der Straßenbahnbetriebe treffen also für Deutschland nicht zu[4]).

Die Verwandtschaft des Straßenbahn- mit dem Eisenbahnbetriebe legt unwillkürlich die Frage nahe, ob der Staat nicht zur Forderung einer Bahnabgabe ähnlich der bestehenden[5]) Eisenbahnabgabe übergehen soll. Ganz abgesehen davon, daß die Preußische Verwaltung solches zu thun abgelehnt hat, mithin für geraume Zeit auch im übrigen Deutschland schwerlich der Wunsch Anklang finden und eine besondere Steuer eingeführt werden wird, stehen einer gleichmäßigen Behandlung von Straßen- und Vollbahnen gewichtige Gründe entgegen, welche der Entstehungsgeschichte und der Rechtsnatur der Eisenbahnabgaben zu entnehmen sind. Sämmtliche heut giltigen Bahnabgaben haben nämlich ihren Ausgang im Preuß. G. 3. November 1838 § 38 genommen. Für ihre Einrichtung war die Absicht maßgebend, die Post für den Verlust, welchen sie durch die Eisenbahn erleiden würde, zu entschädigen, sodaß sie gleichsam ein Entgelt für Aufgabe der aus dem Postregale entspringenden Vorrechte und eine Schadloshaltungsgebühr bilden sollte. Dieser Grundgedanke ist auch in die betreffenden außerdeutschen Gesetzgebungen übergegangen. Nun hat die Nachrichten- und Personenbeförderung, soweit sie auf das Weichbild eines Ortes beschränkt blieb, niemals als Vorbehalt der Post und als ein Zweig des Postregales gegolten. Deshalb fällt für Straßenbahnen der Beweggrund weg, welcher zur Eisenbahnabgabe geführt hatte, sodaß für die Anwendbarkeit des Rechtsgrundsatzes kein Raum ist, es müsse bei gleichem Beweggrunde das gleiche Recht gelten.

Hiervon abgesehen, hat die Erfahrung schon längst die Befürchtung widerlegt, daß die Einführung der Eisenbahnen zu Einnahmeausfällen der Post führen müsse, während umgekehrt der Eisenbahnbetrieb dem Postverkehre zu gute gekommen ist, dessen gewaltige Entwickelung vielleicht auf ihn hauptsächlich zurückzuführen ist.

In dieser Erkenntniß wird neuerdings für ersprießlich[6]) ge-

---

[4]) z. B. Associazione tramviaria Italiana nach Ztschr. f. Eisenb. u. Dampfsch. IV (1891) 684.

[5]) Preußen G 16. März 1867 mit 3. Nov. 1838 § 38.

[6]) Preuß. GEw § 38. Die Verpflichtungen der Bahnen gegenüber der Postverwaltung erstrecken sich auf Mitnahme von Postunterbeamten, auf Ver-

halten, die Straßenbahnbetriebe dem Post- und Telegraphenverkehre dienstbar zu machen und die Betriebsunternehmer zu verpflichten, die hierzu erforderlichen Anstalten, Einrichtungen und Leistungen zu dulden bezw. zu gewähren. Indeß wird solches gemeinüblich nicht unentgeltlich verlangt, sodaß ein wirthschaftlicher Nachtheil für die Betriebe höchstens daraus entspringen würde, wenn und soweit das zugestandene Entgelt hinter dem wirklichen Werthe der Leistung und namentlich deren Selbstkosten zurückbliebe, oder wenn umgekehrt die Leistung für die Post den Betrieben Einnahme entziehen müßte, die ihnen unter anderen Umständen zugefallen wäre, was beides jedoch nicht der Fall ist. Demnach sind die Auflagen für die Post und Telegraphie in wirthschaftlicher Hinsicht als Belastung der Straßenbahnbetriebe kaum zu bezeichnen, während sie andererseits unverkennbar dem allgemeinen Verkehre nutzen, weshalb durch sie das Gemeinwohl gewinnt. Es sprechen also zu ihren Gunsten Zweckmäßigkeits- und Wohlfahrtsrücksichten, sodaß ihre Weiterverbreitung kaum zu bezweifeln ist.

Die behördlicherseits den Straßenbahnen auferlegte Pflicht, auf ihre Kosten Vorkehrungen zu treffen, daß Telegraphen-, Fernsprech- oder Rohrpost-Anlagen in ihrer Betriebsfähigkeit nicht gestört werden[7]), ist dagegen nicht unter den Gesichtspunkt von Lasten zugunsten von Reichs- oder Staatsbetrieben zu bringen. Vielmehr handelt es sich hier nur um die Abwendung von Schäden infolge neuer Anlagen oder Betriebe; außerdem entspricht es dem Rechte und der Billigkeit, daß bestehende Betriebe nicht grundlos durch neue beeinträchtigt werden, weshalb zu ihrer Erhaltung nothwendige Schutzmaßregeln demjenigen zur Last fallen, welcher durch seine Anlage oder Einrichtung sie erst nöthig gemacht hat[8]).

---

mittelung von Postsendungen durch das Zugpersonal, auf Mitnahme eines Postwagens, auf das Dulden von Briefkästen an dem Bahnwagen.

[7]) Oben §§ 25, 26, 40 I 54², 56, 101.

[8]) Dieser Grundsatz wird indeß bisweilen von den Verwaltungen verleugnet, wenn zwei Privatunternehmungen in Frage kommen. So wurde durch die Eröffnung eines Dampfervergnügungsverkehrs auf der Unterspree die Ausdehnung des Bedienungsdienstes von Aufzugsbrückenklappen bis in die Nacht wünschenswerth. Statt deren Kosten dem Unternehmer des Dampferbetriebes aufzuerlegen, der solche nöthig macht, hat die Strombauverwaltung sie dem Eigenthümer der Brücke aufgebürdet.

Anders steht es mit der polizeilichen Auflage, das durch den Gleiseinbau berührte Straßenpflaster zu unterhalten, weil dadurch die öffentlich-rechtliche Straßen-Unterhaltungspflicht eine Veränderung erfährt, den Behörden dagegen nirgends die Macht eingeräumt ist, dem Wegeunterhaltungs-Pflichtigen Lasten abzunehmen, um solche anderen aufzuwälzen. Hierin liegt vielmehr ein Hinaustreten über die eigenen Befugnisse, durch die kein Staatszweck gefördert wird, sodaß die zugrunde liegende Staatshandlung verfehlt war.

§ 165. Gemeindesteuerpflicht.

Das Gemeindeeinkommen gewinnt in mehrfacher Weise aus dem Straßenbahnbetriebe. Kraft öffentlichen Rechtes gehen ihm Steuern von den Straßenbahnunternehmern zu; aufgrund der Einbaugenehmigung sind vielfach Benutzungsgebühren abzuführen und bestehen allerwärts mehr oder minder drückende Belastungen hinsichtlich der Unterhaltung, Reinigung, Beleuchtung und Erneuerung des Straßenkörpers, wodurch umgekehrt die Gemeinde an eigenem Aufwande für diese Leistungen spart. Danach äußert sich der Gemeindenutzen bald in Geldzufluß, bald in Ausgabenersparniß, während für den Unternehmer umgekehrt ausnahmslos daraus Geldaufwendungen entspringen, die sich aus Baarzahlungen an die Gemeinden oder aus Unkostenaufwand bei Erfüllung von Naturalleistungen zusammensetzen. Der größeren Uebersicht wegen werden die Gemeindesteuern, die Straßenbenutzungsgebühr und die Naturalleistungen für die Gemeinde getrennte Behandlung finden.

Gemeindesteuerpflichtig sind die Straßenbahnbetriebe in gleichem Umfange wie andere Rechts- oder Wirthschaftspersonen kraft öffentlichen Rechtes. Einer besonderen Behandlung unterliegen sie nicht; namentlich ist nicht etwa eine Ausnahmestellung und eine Befreiung von den allgemeinen Gemeindegefällen zu ihren Gunsten gesetzgeberischerseits oder in Gemeindesteuerregulativen vorgeschrieben.

Umgekehrt ist vereinzelt die Frage aufgetaucht, ob es nicht für die Gemeinden ersprießlich sein könne, neu zu begründende Straßenbahnbetriebe bald gänzlich, bald von einzelnen Steuern

dauernd oder zeitweis zu befreien. Dies wurde einerseits durch Hinweis auf den mittelbaren Nutzen, welcher den Gemeinden durch Hebung des allgemeinen Wohlstandes erwachsen würde, andererseits durch Darlegung der Schwierigkeiten begründet, welche den Unternehmern vielfach in den ersten Jahren, bis der Betrieb und Verkehr sich entwickelt hat, durch die Abgaben erwachsen würden. Es ist indeß nur selten zu derartigen Zugeständnissen gekommen. Meist hat man grundsätzlich schon aus der Erwägung jede Steuerbefreiung abgelehnt, um nicht in ähnlichen Fällen zu gleichen Maßnahmen gedrängt zu werden. Andere haben die Ablehnung dahin begründet, daß die Steuerbeträge ohne Unterschied, ob sie auf dem Einkommen oder auf anderweitem Rechtsgrunde beruhen (Haus- und Miethssteuer), im Verhältnisse zu den sonstigen Betriebsunkosten[1]) zu gering sein würden, um die Bestandsfähigkeit eines Betriebes zu gefährden, welcher in sich lebensfähig sei, sodaß er dies auch trotz der Abgabe bleiben würde, während im Falle seiner Lebensunfähigkeit er durch den Steuererlaß nicht vor dem Verfall geschützt werden könne.

Dieses Verhalten ist begründet und nachahmenswerth, zumal nothleidenden Betrieben auf andere Weise (wie Baarzuschüsse[2]), Zinsgarantien, Ausdehnung der Genehmigungsfrist) weit wirksamer zu helfen ist. Ueberdies würden schwerlich die Staatsaufsichtsbehörden, soweit sie mitzusprechen haben, den Steuererlassen zustimmen, weil diese eine ungleichmäßige Behandlung der Wirthschaftspersonen hinsichtlich der Beiträge für Gemeindebedürfnisse schaffen, welche Unzufriedenheit bei den Uebrigen zu erregen und damit den Frieden in der Gemeinde zu stören geeignet ist.

§ 166. Die Straßenbenutzungsgebühr.

Die Erhebung einer Straßenbenutzungsgebühr bewirkt für den Unternehmer einen Aufwand, welcher die Selbstkosten erhöht, wodurch der Abgabepreis der Beförderungsleistung vertheuert wird.

[1]) Die Uebersicht oben § 158 II 87.

[2]) Flensburg leistete z. B. jährlich 1200 Mk. Zuschuß (Straßenbahn V 206).

Im Schlußerfolge hat sie der Fahrgast zu tragen, sodaß sie in dieser Hinsicht einer indirecten Steuer auf unentbehrliche Lebensmittel mit allen dieser anklebenden Nachtheilen gleicht, auf den Aermeren drückender lastet als auf den Reicheren, welcher im Besitze eigenen Fuhrwerks auf die Bahnbenutzung verzichtet, und deshalb schädlich wirkt. Dabei ist sie jedoch keine Steuer[1]), für deren Erhebung die Gemeinde eine aufsichtsbehördliche Genehmigung nöthig hätte, weil sie nicht kraft öffentlichen Rechtes zur Hebung gelangt, sondern sie stellt die bedungene Gegenleistung für das gewährte Einbaurecht und eine Nutzungsart des Eigenthums am Straßenkörper her; sie beruht auf Privatrecht, sodaß die Staatsaufsichtsbehörde auf deren Einführung und Wegfall keinen Einfluß hat[2]).

Dabei hat sie noch dazu die Eigenschaft einer Sonderabgabe, welche ausschließlich die Straßenbahnbetriebe trifft und auf verwandte Beförderungsbetriebe nicht ausgedehnt ist, weshalb diese durch sie begünstigt werden, ihnen nämlich der Wettbewerb am Orte erleichtert bezw. der Erfolg aus einem solchen gesichert wird.

Denn in folge Ersparung des Abgabebetrages können sie ihre Beförderungsleistungen billiger abgeben, oder bei gleichem Abgabepreise mehr Gewinn erzielen. Ein Vergleich mit den Omnibusbetrieben zeigt dies. Daß diesen gegenüber die Gemeinden machtlos, zum Erheben von besonderen Abgaben oder Leistungen für die Straßenbenutzung außer stande und ohne jeden Einfluß auf Betriebsbeginn sowie Menge der abzugebenden Beförderungsleistungen sind, steht rechtskräftig fest[3]). Die von ihnen beförderten Fahrgäste gehen jedoch den Straßenbahnen verloren, was für die Abgabehöhe nicht ohne Einfluß ist. Würden z. B. in Berlin die Fahrgäste der beiden Omnibusbetriebe, welche in den Jahren 1889 = (1 947 822 + 798 870) 2 746 692 Mk., 1890 = (2 147 799 + 786 922) 2 934 721 Mk. und 1891 = (2 327 307 + 800 270) 3 127 577 Mk. eingebracht haben, dem Betriebe der Großen Berliner Pferdeeisenbahn Actiengesellschaft zugefallen sein, sodaß 8% Ertrag abzuführen gewesen wären, so hätte die Gemeinde hieraus

[1]) Germershausen § 2 I 42 gegen Selbstverwaltung XII 201.

[2]) Anders Parey in Selbstverwaltung XII 209.

[3]) RG 16. Jan. 1889; oben § 61 I 167.

219 735 bezw. 234 778 und 250 206 Mk. gezogen und der Unternehmer zur Selbstverwendung verloren[4]).

Daraus erklärt sich, daß die Omnibusbetriebe ihre Leistungen bei gleichem oder vielleicht sogar größerem eigenen Nutzen billiger abgeben können, wie die Straßenbahnen, weshalb die Aufsichtsbehörden keineswegs sachgemäß handeln, wenn sie bei Ausübung des Rechts, die Fahrpreise amtlich zu regeln, ohne Weiteres verlangen, daß beiderlei Betriebe für denselben Preis die gleiche Strecke fahren sollen und damit den möglichen Leistungsumfang der Omnibusse ihrer Ergiebigkeitsberechnung ohne weiteres zugrunde legen.

Wo, wie in Preußen geplant wird[5]), die Angemessenheit verlangter Straßenbenutzungsgebühren nach ihrer Höhe und Betreibungsart gelegentlich einer erforderlichen Zustimmungsergänzung durch Staatsbehörden zu beurtheilen sein wird, haben zwar alle einschlagenden Erwägungen für und wider gleichmäßige Berücksichtigung zu finden, wird jedoch der Gemeindenutzen dem Gemeinwohle nachzustehen haben, also die Zweckmäßigkeitsfrage nicht zu übergehen sein. Deshalb werden nicht bloß für die einzelnen Orte, sondern sogar schon für verschiedene Betriebe am nämlichen Orte abweichende Ergebnisse unausbleiblich sein.

§ 167. Die verfügbaren Erhebungsarten.

Bei der gebotenen Möglichkeit, unter verschiedenen verfügbaren Erhebungsarten der Straßenbenutzungsgebühr zu wählen[1]), deren

---

[4]) Von den beiden Berliner Omnibusbetrieben vertheilten Gewinn

der	1889 Mk.	1889 %	1890 Mk.	1890 %	1891 Mk.	1891 %	bei Grundkapital Mk.
ältere	283 500	10 1/2	333 000	12 1/3	333 000	12 1/3	2 700 000
neuere	100 000	10	110 000	11	130 000	13,0	1 000 000
Davon würde jedoch bei 8 % Straßenbenutzungsgebühr							
ältere	155 825	4,70	171 824	6,36	186 184	6,89	2 700 000
neuere	63 910	6,39	62 954	6,30	64 022	6,40	1 000 000
hierzu gebraucht und deshalb zur Gewinnvertheilung bloß erübrigt haben							
ältere	127 675	5,80	161 176	5,97	146 816	5,44	2 700 000
neuere	36 090	3,61	47 046	4,70	65 978	6,60	1 000 000

[5]) Preuß. GEw. § 6; oben § 148 II 47.

[1]) Oben § 61 I S. 167[4–10].

jede eine abweichende Wirkung hinsichtlich des Hebungsbetrages und der Belastung des Unternehmens äußert, wird es zu den vornehmlichsten Aufgaben sowohl der Staatsaufsichtsbehörde, als auch der Gemeindeverwaltungen gehören, im Einzelfalle das Richtige zu treffen und die Gebühr den Verhältnissen dergestalt anzupassen, daß weder das Unternehmen übermäßig gedrückt, noch das Gemeindeeinkommen unzulässig hoch begünstigt wird. Wo das Richtige liegt, wird allerdings als Frage thatsächlicher Natur keine überall zutreffende Beantwortung finden können. Vielmehr scheint es zweckmäßig, die einzelnen in Deutschland zur Zeit gebräuchlichen Erhebungsarten nach dem Erfolge darzustellen, welchen sie für den Unternehmer und die Gemeinden gezeigt haben.

I. Viele Deutsche Straßenbahnen sind zur Zeit noch von Zahlung einer Straßenbahnbenutzungsgebühr befreit[2]), während allerdings selbst hier gewisse im Erfolge das Gemeindevermögen begünstigende Naturalleistungen in größerem oder geringerem Umfange (wie Unterhaltungs- und Reinigungspflicht des Straßenkörpers zwischen den beiderseitigen Schutzstreifen der Gleise) auf ihnen lasten. Ihre Zahl schwindet jedoch[3]). Gleiches gilt erst recht hinsichtlich der wenigen Betriebe, welche eine Beihülfe aus Gemeindemitteln zur Deckung der Betriebskosten erhalten[4]). Auch ist bei der heutigen Zeitströmung wenig Aussicht vorhanden[5]), daß es jetzt noch in größerer Zahl zu unentgeltlichen Einbaugenehmigungen kommen wird, wofern keine Anlagen oder Betriebe in Frage stehen, deren Ergiebigkeit für absehbare Zeit zweifelhaft ist, sodaß auf sie zu verzichten sein würde, wenn nicht wenigstens von jeder baaren Straßenbenutzungsgebühr abgesehen wird. Für den Unternehmer ist selbstredend die Gebührenfreiheit vortheilhafter, als die Abführungspflicht. Seitens der Gemeinde braucht keineswegs Freigebig-

---

[2]) z. B. Barmen-Elberfeld, Braunschweig, Bremerhaven, Crefeld-Uerdingen, Chemnitz, Dortmund, Duisburg, Gladbach, Görlitz, Halberstadt, Heidelberg, Kiel, Leipzig, Metz, Nürnberg, Posen, Potsdam, Stuttgart, Wiesbaden, Wittenberg. K. Hilse: Verstadtlichung § 8 S. 24[5].

[3]) z. B. neuerdings Hannover, nach Straßenbahn V 108.

[4]) z. B. in Flensburg jetzt eingestellt, Straßenbahn V 206.

[5]) Ohne jedoch völlig ausgeschlossen zu sein, z. B. Stendal nach Straßenbahn V 160, 184.

keit vorzuliegen, indem sie den Gegenwerth der Verleihung in der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mit ihren heilsamen Folgen sucht, sodaß der allerdings häufige Vorwurf nicht berechtigt ist, der Verzicht auf jede Benutzungsgebühr stelle eine Begünstigung des Unternehmers auf Kosten der Gemeindesteuerzahler her, weshalb er zu mißbilligen sei.

II. Dem Wesen der Benutzungsgebühr, als einem für den überlassenen Gebrauch des Straßenkörpers bestimmten Preise, für welche sie das Reichsgericht[6]) und der neuere Verwaltungsgebrauch in Preußen[7]) erkannt wissen wollen, entspricht es, wenn sie nach dem Umfange der Gebrauchseinräumung bemessen wird und alle weiteren Umstände unberücksichtigt bleiben, welche erst mittelbar geschaffen werden (z. B. die Gebrauchsmenge oder der aus dem Gebrauche erzielte Ertrag oder der gewonnene Nutzen), weil dieselben überwiegend auf persönliche Leistungen des Gebrauchsnehmers beruhen. Mithin ist es durchaus sachgemäß, die Gebühr nach Länge der Straßenstrecke, bezw. Betriebsgleise zu bemessen[8]), welche das verliehene Einbaurecht umfaßt, was indeß nur selten geschieht. Die Gebührenhöhe steht in derarten Fällen für den Unternehmer und die Gemeinde auf die ganze Unternehmungsdauer stetig fest, ohne nach oben oder unten durch äußere Einflüsse verändert zu werden, doch hindert nichts, die für die Gebrauchseinheiten zu zahlenden Sätze dergestalt wachsen zu lassen, daß sie in gewissen Zwischenräumen höher ausfallen, z. B. in den ersten fünf Jahren vielleicht 500 Mk., später 600 Mk. u. s. w. für den Kilometer betragen[9]), um die Natur der Benutzungsgebühr ebenso rein zu wahren.

III. Schon mehr unter dem Einflusse äußerer Umstände steht das Ausbedingen eines bestimmten Geldbetrages für jeden einzelnen

---

6) RG 7. Juli 1884 und 29. Juni 1888.

7) MBesch 29. Juni 1891 gegen MBesch 28. Jan. 1886.

8) z. B. in Dresden (oben § 61 I 167[8]), wo 1887—1890 je 850 Mk. und 1890 1150 Mk. gezahlt sind.

9) z. B. Köln, wo von 1888—1892 jährlich 5600 Mk. und von 1894—1902 jährlich 1120 Mk. ausbedungen sind, während von 1903 ab noch eine bedingte Gewinnbetheiligung dazutritt.

in Betrieb gestellten Wagen[10]) oder jedes laufende Pferd, weil hier die Entwickelung des Verkehrs und Betriebes schon mitberücksichtigt ist, welche zu einer Vermehrung von Zügen oder Wahl größerer Wagen führen wird. Im Ergebnisse wird sie weder den Unternehmer besonders schwer drücken, noch dem Gemeindeeinkommen erhebliche Beträge zuführen, zumal, wo der Unternehmer zur Ersparung an Abgabe den Verkehrsbedarf durch Einstellung größerer Wagen, statt durch schnellere Zugfolge bewerkstelligt, welche eine Wagenvermehrung und damit ein Steigen der Abgaben bedingen würde. Dem Gemeinwohle und Verkehre wird jedoch durch schnellere Zugfolge mit kleinen Wagen meist mehr gedient, wie durch seltenere Fahrt mit großen Wagen, weil ersterenfalls eine häufigere Fahrgelegenheit und Abkürzung des Zeitverlustes geboten wird, welchen das Warten auf den Wagen verursacht. Vermag also die — vielleicht nicht einmal ihm selbst förderliche und deshalb übertriebene — Sparsamkeit des Unternehmers zu einer sachwidrigen Befriedigung des Verkehrsbedarfes zu führen, so ist die Wahl dieser Erhebungsform sicher nicht rathsam, zumal die Ergiebigkeitshöhe für die Gemeinden von den Maßnahmen des Unternehmers stark beeinträchtigt wird.

IV. Wird zwar eine willkürliche Kürzung der Gemeindegefälle seitens des Unternehmers dort abgeschnitten, wo für jeden gegen Baarzahlung Beförderten ein bestimmter Betrag und von dem Ertrage ausgegebener Zeitkarten ein fester Prozentsatz erhoben wird[11]), so ist diese Erhebungsform gleichwohl für keine vollkommene und gerechte zu bezeichnen. Ihre Einführung hat den Quittungsstempel zum Vorbilde. Sie würde indeß nur dort allenfalls gerecht wirken, wo Einheitspreise bestehen, weil dann wenigstens die Fahrsteuer jeden Fahrgast gleichmäßig trifft. Gelten indeß je nach Länge der zurückgelegten Fahrt verschiedene Preise, sodaß die kürzere billiger als die längere wird, hat gleichwohl aber jeder Fahrgast in seinem erlegten Fahrgelde genau denselben Betrag zur Straßenbenutzungsgebühr abzuführen, so macht dies bei ersterem

---

[10]) z. B. Mannheim, Mülhausen, Straßburg. Bald sind die ersten Wagen billiger, bald steigt der Preis für die einzelnen im Zeitverlaufe.

[11]) Sie gilt in Hamburg; oben § 61 I 167[9].

einen geringeren Theil des Fahrgeldes aus als bei letzterem, sodaß die kürzeren Fahrten gegenüber den längeren mehr vertheuert werden[12]). Dieser Grund erscheint für sich allein bereits gewichtig genug, um die Nachahmung zu widerrathen. Leugnen läßt sich indeß nicht, daß auf diesem Wege allerdings günstige Ergebnisse für die Gemeinde zu erreichen sind. In Hamburg-Altona kam es in den Jahren 1887—1891 aus drei[13]) Betrieben zur Abführung von 2038317 Mk. Straßenbenutzungsgebühr bei nur 1896629 Mk. erzielten Gewinn in folgenden Beträgen:

	Straßenbahn		Große H.-A.		North-Western		zusammen
	Mk.	%	Mk.	%	Mk.	%	Mk.
Benutzungsgebühr							
1887	247 458	8,1	10 059	10,5	50 829	10,1	308 346
1888	267 391	8,0	39 631	10,7	58 305	8,5	365 327
1889	304 459	8,1	42 541	10,9	72 100	10,1	419 100
1890	314 763	8,1	61 647	9,7	75 461	10,1	451 871
1891	342 355	8,2	74 036	9,4	77 282	10,1	493 673
zusammen	1 476 426	8,1	227 914	10,0	333 977	10,0	2 038 317
Gewinn							
1887	302 500	9,8	22 500	23,5	—[15])		325 000
1888	357 500	10,4	—[14])		—[15])		357 500
1889	325 000	8,7	—[14])		1950	0,3	326 950
1890	390 000	10,0	—[14])		2029	0,3	392 029
1891	412 000	10,0	80 200	10,2	2950	0,4	495 150
zusammen	1 787 000	9,8	102 700	4,5	6929	0,2	1 896 629

Insofern mithin die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, daß der Unternehmer mit Verlust arbeitet, ist sogar die Gefahr vorhanden, daß die Höhe der Benutzungsgebühr ihn schließlich zur Betriebseinstellung bringt, wodurch sie eine verkehrslähmende Wirkung äußern würde.

[12]) Den Beweis liefert der Große Hamburg—Altonaer Betrieb; das den verlängerten Betriebslinien entsprechend erhöhte Fahrgeld für einzelne Strecken ergab zwar 1890 und 1891 erheblich mehr Benutzungsgebühr, welche indeß im Verhältniß zu den Betriebseinnahmen gefallen ist, wie die auf sie zurückgeführte Ueberſicht zeigt.

[13]) Vom vierten waren Angaben nicht zu erlangen.

[14]) Verlust.

[15]) Kein Gewinn.

V. In überwiegender Mehrzahl wird die Höhe der Straßenbenutzungsgebühr nach der Ertragshöhe des Unternehmens bestimmt[16]). Unbekümmert um die Ergiebigkeit und die dem Ertrage zu entnehmenden Selbstkosten ist ein gewisser Theil abzuführen. Bald ist er stetig gleich, bald steigt er nach Ablauf bestimmter Jahre, bald dagegen schon mit der Höhe der Ertragssumme und zwar ergreift dann der Mehrertrag das Gesammtergebniß, sodaß der höhere Satz vom ganzen Ergebnisse zu leisten ist.

Die Gebühr lastet also auf dem Ertrage und drückt in demjenigen Verhältnisse den Unternehmer schwerer, in welchem die Unkosten gegenüber den Einkünften wachsen. Hieraus folgt, daß sie sogar bei Wegfall jeder Ergiebigkeit des Unternehmens für die Gemeinde zur Einnahmequelle wird[17]) und deshalb auch zur Ursache für den Eingang eines Betriebes werden kann. So hat z. B. die Neue Berliner Pferdebahngesellschaft während der 12 Jahre 1880 bis 1891 = 432 045,75 Mk. Straßenbenutzungsgebühr neben 423 069,69 Mk. Pflasterrente, also 855 115,44 Mk. an die Stadtgemeinde abgeführt, während thatsächlich nicht allein jede Gewinnvertheilung ausgeblieben ist, sondern sogar eine Unterbilanz entstand, zu deren Beseitigung die Herabsetzung des Nennwerthes der Aktien von 400 auf 300 Mk., des Grundkapitals von 2 000 000 auf 1 500 000 Mk. nöthig wurde. Wären die Aktionäre indeß hierzu nicht gewillt gewesen, weil sie die Erwartung für trügerisch hielten, durch spätere Erträge den Kapitalsverlust wieder einzubringen und noch einen Gewinn herauszuwirthschaften, hätten sie vielmehr muthlos die Betriebseinstellung beschlossen, so würde der Verlust eines wichtigen Verkehrsmittels die Wirkung der Erhebungsform geworden sein. Bei ihrer somit unverkennbaren Gefährlich-

---

[16]) Oben § 61 I 166[5, 6], außerdem für Hannover (Straßenbahn V 108) nach dem neuen Vertrage bis zu 1 000 000 Mk. Brutto-Einnahme $1^1/_2$ %, von 1 000 000 bis 1 250 000 Mk. 2 %, von 1 250 000 bis 1 500 000 Mk. $2^1/_2$ %, von 1 500 000 bis 2 000 000 Mk 3 %, von 2 000 000 bis 3 000 000 Mk. $3^1/_2$ % und darüber 4 % des Gesammtbetrages.

[17]) In den Jahren 1887—1891 kam es in Danzig bei 2 % zur Zahlung von 4918 Mk., 4752 Mk., 4927 Mk., 3263 Mk. und 4972 Mk.; in Düsseldorf zu 15 683 Mk., 15 529 Mk., 15 203 Mk., 15 703 Mk. und 15 861 Mk. Am ersteren Orte wurde Gewinn erzielt, am letzteren blieb Gewinnvertheilung aus.

keit für die Bestands- und Lebensfähigkeit der Betriebe ist in ihrer Anwendung größte Vorsicht und ein richtiges Maßhalten geboten.

Sie bildet aber namentlich auch einen gewissen Zwang für die Gemeindeverwaltungen, welche sich ihrer bedienen, den Alleinbetrieb gegen den Theil- und Wettbetrieb oder bei letzterem doch wenigstens den stärkeren gegen den schwächeren zu begünstigen[18]).

Der Mehrertrag über die Ziffer, welche die niedrigere Abgabenstufe noch begründet haben würde, kann geringer ausfallen als das Mehr der nach der höheren Stufe berechneten Abgabe. Sind z. B. bei 10—11 Millionen Ertrag $6^1/_2$% und bei 11—12 Millionen bereits 7% zu zahlen, so würden bei 11000000 = 715000 Mk., bei 11000100 = 770007 Mk., also 55007 Mk. mehr zu erlegen sein, sodaß eine Ertragszunahme um 100 Mk. die Zahlung von 55007 Mk. nöthig machen und es deshalb für den Betriebsunternehmer nahe liegen würde, seine Leistung dergestalt in den letzten Tagen zu beschränken, daß ein Ueberschreiten der niederen Stufe zurückgehalten wird. Der Widersinn eines derarten Verlangens muß zwar jedem einleuchten, gleichwohl fehlt es bisher an entsprechenden Einschränkungen des Steigerungsrechtes.

Uebrigens ist die Unbilligkeit der Betragsbelastung den Gemeinden selbst nicht entgangen. Es hat dies Ausdruck in dem Vertrage mit der Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft gefunden, wonach die 4%tige Abgabe aufgrund des Nachweises eine Ermäßigung erfahren soll, daß der Durchschnittsgewinn der letzten drei Jahre gewissen Voraussetzungen nicht mehr entsprochen hätte.

Diesen Nachtheilen der Ertragsbelastung steht nur der Vortheil gegenüber, daß der erhebenden Gemeinde kein weiterer Einblick in die innere Geschäftsführung gewährt zu werden braucht, als die Prüfung der vorgelegten Ertragsziffern bedingt. Für die Gemeinde bewirkt sie jedoch mit jeder Betriebserweiterung einen Einnahmezuwachs, sobald nicht etwa die Beförderungspreise ermäßigt werden und deshalb der einzelne Fahrgast weniger einbringt. Um solches nicht widerwillig sich gefallen lassen zu brauchen, hat die Berliner Stadtgemeinde sich eine Vertragsstrafe ausbedungen,

---

[18]) Oben §§ 151, 152 II S. 63, 66.

falls der Unternehmer nach einem vom Magistrate nicht genehmigten Tarife fahren würde[19]).

Ein Bild der Ergiebigkeit der hier besprochenen Erhebungsform liefern die drei Berliner Betriebe, welche abführen:

Im Jahre	Große Berliner	Neue Berliner	Berliner	Zusammen.
	Pferdeeisenbahn Aktiengesellschaft.			
	Mark	Mark	Mark	Mark
1880	234 981,73	2 750,00	—	237 731,73
1881	298 856,28	11 307,33	—	310 163,61
1882	359 985,87	18 891,13	24 830,40	403 707,40
1883	389 099,73	23 335,29	18 969,44	431 404,46
1884	479 104,22	26 003,02	19 356,30	524 463,54
1885	563 506,49	31 145,95	12 561,29	607 222,73
1886	674 632,09	35 072,46	13 113,30	722 817,85
1887	791 225,18	42 020,20	12 024,68	845 270,06
1888	829 480,32	49 224,42	10 529,53	889 234,27
1889	985 645,48	62 553,06	12 342,31	1 060 540,85
1890	1 046 536,95	65 000,02	10 816,85	1 122 353,82
1891	1 108 168,06	64 733,87	9 067,51	1 181 969,44
Zus.	7 761 222,40	432 045,75	143 611,61	8 336 879,76

In München sind für die 5 Betriebsjahre vom 1. Juli 1886 bis dahin 1891 265 885 Mk. Benutzungsgebühr abgeliefert und 1 214 000 Mk. Gewinn vertheilt. Solches geschah in den einzelnen Betriebsjahren dahin:

Jahr	Ertrag	Unkosten		Straßenbenutzungsgebühr		Gewinn	
	Mk.	Mk.	%	Mk.	%	Mk.	%
1887	1 228 209	698 340	56,1	39 710	3,2	198 000	16,1
1888	1 379 618	786 509	57,0	44 408	3,2	198 000	14,3
1889	1 806 772	1 014 801	56,1	57 143	3,1	259 000	14,3
1890	1 893 347	1 145 624	60,5	59 692	3,1	259 000	13,5
1891	2 074 974	1 321 462	63,7	64 932	3,1	300 000	18,8

VI. Der Billigkeit entspricht weit mehr die Belastung des Betriebsergebnisses. Sie kommt in doppelter Form vor, daß nämlich

19) Allg. Beding. § 19.

eine Straßenbenutzungsgebühr schon abzuführen ist, wenn der Ertrag die Selbstkosten übersteigt, oder daß dem Unternehmer sogar erst noch ein Betrag zur Verzinsung des Anlagekapitals frei bleibt[20]). In beiden Fällen liegt ein Gesellschaftsunternehmen vor, zu welchem der eine den Untergrund, der andere alles sonst Erforderliche einbringt und die Betriebsführung besorgt. Insofern das Kapital des letzteren für das Unternehmen erst flüssig zu machen, während der Straßenkörper nach seiner Rechtsnatur ertragslos ist, kann nicht einmal für eine unnatürliche Bevorzugung des Kapitals bezeichnet werden, daß dessen landesübliche Verzinsung vorweg erfolgen und erst der dann verbleibende Ueberschuß getheilt werden soll. Selbstredend darf in diesem Falle der Theilungsmaßstab ein größerer, als in dem anderen sein, sodaß es nicht für übertrieben zu gelten hat, wenn die Gemeinde ¼ bis ½ des nach Verzinsung des Aktienkapitales verbleibenden Gewinnes beansprucht, während noch darüber hinauszugehen, jedenfalls den Vorwurf des Eigennutzes und der Machtausbeutung einbringen kann. Dabei sind auf diesem Wege keineswegs unbedeutende Beträge abgeführt, vielmehr ist es z. B. in Breslau in den Jahren 1887—1891 zur Zahlung von 26879,74 bezw. 37444,74 Mk., 27500,55 Mk., 32401,40 Mk. und 37839,40 Mk. gekommen, während zur Kapitalsverzinsung 120000 bezw. 140000, 120000, 130000 und 140000 Mark verfügbar blieben, sodaß der kaufmännische Zinsfuß nur 3mal überstiegen ist.

VII. Beide Formen vereinigt Frankfurt a. M.[21]), indem es 6% der Bruttoeinnahme und daneben eine jährliche Baarzahlung von 30—80000 Mk., endlich von dem Reingewinne, welcher nach Zahlung von 10% für das Grundkapital verbleibt, die Hälfte und von dem 16% übersteigenden sogar ⅔ verlangt. Die beiden ersteren Forderungen belasten den Ertrag, die beiden letzteren die Ergiebigkeit. Kaum dürfte es möglich sein, noch günstigere Bedingungen für die Gemeinde und noch lästigere für die Unternehmer zustande zu bringen, zumal, wenn in Preußen die Bestimmung zum Gesetze wird, daß über die Höhe der Benutzungsgebühr im Streitfalle eine Staatsbehörde[22]) entscheidet.

---

[20]) Oben § 61 I 167[7], § 161 II 100[7].

[21]) Vertrags § 17 in Straßenbahn IV 126.

[22]) Oben § 148 II 46ff.

Die Frankfurter Trambahn führte unter der Herrschaft des alten Vertrages, wo bloß Ertragsbelastung bestand, 1887 = 26 132,80 Mk., 1888 = 29 697,55 Mk. und 1889 = 56522,91 Mk. nach Frankfurt[23]) ab, während zur Geltungszeit des neuen Vertrages die Gemeinde 1890 schon 168458,20 Mk. und 1891 = 179 972,85 Mk.[24]) gezahlt erhielt. Die elektrische Bahn nach Frankfurt—Offenbach hat in den 5 Betriebsjahren April 1886 bis 1891 980,56 Mk. bezw. 870,38 Mk., 933,83 Mk., 1307,39 Mk. und 1000,23 Mk. also 5052,37 Mk. abgeführt und während der drei ersten Jahre nichts, in den letzteren 2 % bezw. 1½ % Gewinn dadurch zu erzielen vermocht, daß sie durch Zusammenlegung von Aktien ihr Grundkapital von 750000 auf 500000 Mk., also um ⅓ ermäßigt hat.

§ 168. Naturalleistungen für die Gemeinde.

Sie werden auferlegt theils zur Entlastung der Gemeinden von nothwendigen Aufwendungen, theils zum Erreichen von Vortheilen, theils zur Verhütung eines Mehraufwandes infolge des Gleiseinbaues und des Bahnbetriebes.

I. Soweit es sich um Leistungen handelt, welche einen Mehraufwand verhindern sollen, ist die bezügliche Belastung ebenso gerechtfertigt wie zweckmäßig, wenn die betreffende Leistung thatsächlich durch die Anlage und den Betrieb erst veranlaßt wurde. Hierher gehört z. B. die Befreiung der Gleise von Schnee und Schmutz zum Erhalten ihrer Befahrbarkeit, die Pflasterunterhaltung, soweit der Betrieb die Zerstörung verursacht hat. Würde dagegen die Vornahme derselben Verrichtung in gleichem Umfange erforderlich sein, wenn kein Straßenbahnbetrieb bestände, so fehlt der Rechtsgrund, aus welchem die Bahnbetriebe die Kosten für Anstalten zu tragen haben, welche anderen gleichmäßig zugute kommen und überwiegend derentwegen verlangt werden, wie Straßenbesprengung,

---

[23]) Außerdem erhält Bockenheim Benutzungsgebühr vom Ertrage, welche 1891 schon 1352,61 Mk. betragen hat.

[24]) Darunter 56 708 Mk. Antheil von dem 10 % übersteigenden Reingewinn.

Schneeabfahren[1]). Die betreffenden Aufwendungen sind dann nicht mehr zur Abwendung eines verursachten Schadens zu machen, sondern es liegt die Abwälzung eines Aufwandes, welcher für die Allgemeinheit aus öffentlichen Mitteln zu bestreiten sein würde, auf einzelne vor, wodurch eine ungleichmäßige Behandlung der Gemeindemitglieder beim Aufbringen des Gemeindebedarfes stattfindet. Dabei handelt es sich nicht etwa um winzige Beträge, vielmehr kostete die Pflaster- bezw. Straßenunterhaltung den Betrieben zu[2]):

	1891	1890	1889	1888	1887
Aachen	7 602	6 870	6 524	6 539	6 326
Breslau	23 358	22 503	23 811	23 287	25 459
Danzig	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
Düsseldorf	4 203	3 863	3 461	3 879	3 714
Frankfurt, Trambahn	48 353	53 385	30 481	47 580	35 485
Hamburg, Straßeneisenbahn	127 572	113 855	131 286	103 535	105 142
Altona & North Western	15 645	13 238	16 351	16 525	1 730
Große Hamburg-Altonaer	—	10 362	6 689	4 976	—
Leipzig	46 600	29 300	27 200	10 900	11 200
München	22 723	27 108	14 536	30 261	12 023
Offenbach	5 793	5 909	5 315	1 955	2 532
Tramways Comp of Germany	109 600	109 960	102 700	113 780	134 860

Wo die Gesetzgebung den Betriebsunternehmer mangels anderweitiger Vereinbarungen zur Unterhaltung des benutzten Wegetheiles

[1]) In Magdeburg hatten für Straßenreinigung und Schneeabfahren an die Stadtkasse zu zahlen:

	1887	1888	1889	1890	1891
Straßenbahn . . . Mk.	10 389	11 631	11 768	13 851	16 071
Trambahn . . . . »	—	9 458	9 317	7 305	12 397

so daß der Gemeindeaufwand um diese Beträge erleichtert wurde. Die Straßenbahn brauchte außerdem zur Ablohnung der Schneeschipper 7511 bezw 2405 Mk, 2611 Mk., 670 Mk. und 843 Mk. Nur die letzteren Beträge geschehen für Leistungen, die ihr Betrieb erforderte, nämlich zum Fahrbarmachen der Bahn. — In Berlin betrug in denselben Jahren der Aufwand für das Schneewegräumen bei der

Großen	18 824	63 023	50 677	27 280	35 277 Mk.
Neuen	1 605	5 667	5 202	2 569	2 575 »

[2]) Weitere zuverlässige Angaben fehlen, in Berlin und Magdeburg sind die Kosten in die Beträge für Unterhaltung des Bahnkörpers eingezogen.

verpflichtet[3]), soll jedenfalls nicht mehr geschehen, als denjenigen Zustand zu erhalten bezw. wieder herzustellen, welcher bei dem Einbau vorgefunden wurde. Wenigstens fehlt jeder triftige Grund, warum das Staatswohl und der Staatszweck nöthig macht, Verbesserungen eines übernommenen Zustandes zu bewirken. Nur aus der Erwägung, daß niemand zum Schaden anderer Vortheil suchen soll, ist jene Satzung zu rechtfertigen, welche also eine Schadensabwendung zum Gegenstande hat.

II. Weitere Forderungen (z. B. die Kosten nothwendiger Straßenverbreiterungen zu tragen, das Straßenpflaster auf der Einbaufläche und einem zu deren beiden Seiten belegenen Schutzstreifen in einem dem übernommenen an Güte übertreffenden Zustand zu versetzen), zielen auf eine Bereicherung der Gemeinde ab. Demgemäß ist zu bezweifeln, daß sie dem Bahnanleger oder Betriebsunternehmer auferlegt werden dürfen, ohne dem Vorwurfe einer ungerechtfertigten Belastung der Anlage und Betriebe zu verfallen. Es sind hier allerdings wieder zwei Fälle zu unterscheiden, welche unterschiedliche Behandlung verlangen, ob die Verbreiterung oder die Pflasterverbesserung in ursachlichem Zusammenhange mit der Bahnanlage und Betrieb dergestalt steht, daß bei deren Ausbleiben der bisherige Zustand genügt hätte, oder ob sie unabhängig vom Bahnbetriebe aus allgemeinen Verkehrsrücksichten geboten und auszuführen waren, sodaß der Gleiseinbau nur als willkommene Gelegenheit benutzt wurde, den Aufwand zur Erfüllung einer Gemeindepflicht zu sparen. Im letzteren Falle handelt es sich ausschließlich um eine Machtfrage, für welche nicht einmal Billigkeitsgründe sprechen und die deshalb schwerlich in einem der Gemeinde günstigen Sinne entschieden werden wird, wo im Verwaltungsbeschlußverfahren eine Ergänzung der fehlenden Einbaugenehmigung zuläßig ist. In dem ersteren Falle wird dagegen nicht ohne jeden Schein von Recht und Billigkeit behauptet werden können, daß den Gemeinden nicht zuzumuthen sei, Aufwendungen für Landerwerb und Pflasterverbesserung zu machen, die ihr zwar zugute kommen, dagegen hätten unterbleiben können, wenn es nicht zum Bahnbaue gekommen wäre.

---

[3]) z. B. Preußen GEw § 5 Abs. 2.

III. Da die Umpflasterungspflicht verhängnißvoll zu wirken vermag, sobald deren Fälligkeit vom Belieben der Gemeinden abhängt, haben vorsichtige Verwaltungen vorgezogen, sie in Geldleistungen umzuwandeln. Zu diesem Behufe wird der Kostenpreis der sämmtlichen Flächen, deren Umwandlung gefordert werden könnte, veranschlagt und auf die einzelnen Jahre der Genehmigungsdauer vertheilt. Welche Beträge hieraus entfallen können, veranschaulichen die Berliner Betriebe dahin:

Im Jahre	Großen Berliner Pferdeeisenbahn Aktien-Gesellschaft	Neuen Berliner Pferdeeisenbahn Aktien-Gesellschaft	Berliner Pferdeeisenbahn Aktien-Gesellschaft	Zusammen.
	Mark	Mark	Mark	Mark
1880	165 000,00	10 000,00	—	175 000,00
1881	165 115,00	20 000,00	—	185 115,00
1882	165 115,00	29 805,49	14 800,00	209 720,49
1883	176 564,23	39 847,62	15 018,40	231 430,25
1884	171 854,27	40 084,27	15 040,65	226 979,19
1885	172 620,57	38 391,82	15 040,65	226 053,04
1886	205 687,61	38 939,38	17 499,05	262 123,04
1887	206 144,90	39 032,15	17 499,05	262 679,10
1888	208 534,75	38 890,65	17 499,05	264 924,45
1889	218 953,75	42 692,77	17 499,05	279 145,57
1890	219 783,68	42 692,77	17 623,62	280 100,07
1891	233 358,49	42 692,77	25 146,87	301 198,13
Zus.	2 308 732,25	423 069,69	172 666,39	2 904 468,44

§ 169. Das Erwerbsrecht.

Vereinzelt fallen nach Ablauf der Genehmigungsfrist die Schienenwege im Straßenkörper gesetzlich dem Staate[1]) zu; anderwärts wird beabsichtigt, dem Staate das Erwerbsrecht gegen Schadloshaltung des Unternehmers und etwaiger Erwerbsanwärter vorzubehalten[2]). Vielfach hat sich die Gemeinde in den Einbauverträgen ein Recht bald zum unentgeltlichen, bald zum entgeltlichen Erwerbe des Gleiseinbaues ausbedungen. Mithin werden Staats- und Ge-

[1]) Bayern B 20. Juni 1855 § 7^3, Hamburg G 28. Sept. 1864 Art. 10.

[2]) Preußen GEw § 24.

meinde-Verwaltungen dereinst vor der Frage stehen, ob es zum Vortheile des Staats oder der Gemeinde gereichen und das Gemeinwohl fördern würde, von dem Erwerbsrechte Gebrauch zu machen.

I. Für den Bahneigenthümer ist die Pflicht, den Gleiseinbau bei Ablauf der Genehmigungsfrist an den Staat oder die Gemeinde zu überlassen, kaum drückender als eine etwaige Verbindlichkeit, den Schienenweg zu entfernen und den ursprünglichen Straßenzustand wieder herzustellen[3]). Im Gegentheile kann die letztere Verbindlichkeit lästiger sein, so oft die Wiederherstellungsarbeiten mehr kosten als der Erlös für das Abbruchmaterial einbringt. Insofern die zeitlich begrenzte Einbaugenehmigung nothwendig macht, während der Genehmigungsfrist den Bauaufwand aus dem Betriebe zu ersetzen, und der vorsichtige Unternehmer nicht mit der Möglichkeit einer Fristenverlängerung rechnen darf, stellt thatsächlich schon die Befristung und nicht erst die Ausübung des Erwerbsrechtes den künftigen Kapitalsverlust her, welcher den Zwang zu entsprechenden Rücklagen schafft. Demgemäß nimmt das Erwerbsrecht gegen Entgelt sogar schon die Eigenschaft einer Begünstigung an, indem die Rücklagen zur Tilgung in ihrem Gesammtbetrage um so viel geringer auszufallen brauchen, als muthmaßlich der Erwerbspreis betragen wird. Der Unternehmer hat deshalb anzustreben, daß der künftige Erwerbspreis schon vorher festgestellt, entweder genau beziffert oder wenigstens im Verhältniß zum Kostenaufwande begrenzt werde.

II. Wenn die Gewährung eines Entgeltes für Zurücklassen des Einbaues gegenüber der Wiederbeseitigungspflicht für den Unternehmer ein Gewinn ist, so kann man geneigt sein, diejenigen Verwaltungen für fahrlässig zu erklären, welche diesbezügliche Zugeständnisse machen. Ein solches Urtheil würde indeß voreilig sein. Zunächst geziemt[4]) es dem Gemeinwesen nicht, sich mit dem Schaden von Betriebsunternehmern zu bereichern, sodaß Anstandsrücksichten von der Forderung unentgeltlicher Eigenthumsüberlassung abhalten können. Sodann kann der Erwägung Rechnung getragen sein, daß die Tilgung des vollen Bauaufwandes binnen kurzer Ge-

[3]) Berliner Allg. Bed. § 20 behält der Stadtgemeinde das Wahlrecht vor, Frankfurt Vertr. § 23 verlangt unentgeltliche Uebereignung.

[4]) Hiervon ging das Preuß. Herrenhaus aus. Drucks. 69 S. 10.

nehmigungsfrist für die einzelnen Betriebsjahre einen hohen Tilgungsbeitrag ergeben würde[5]), welcher die Ergiebigkeit des Betriebes abschneiden oder die Bewilligung hoher Fahrpreise bedingen würde, welche aus Rücksicht für die ärmere auf billige Fahrpreise angewiesene Bevölkerung vermieden werden sollen, weil sonst der schließliche Gemeindevortheil thatsächlich gerade von dieser durch den Aufschlag im Preise der Beförderungsleistung aufgebracht werden müßte. Um 1 000 000 M. aufzubringen sind nämlich erforderlich[5]):

Jahre	3%	3½%	4%	4½%	5%	6%
20	36 140	34 165	32 300	30 501	28 811	25 648
25	26 632	24 808	23 090	21 474	19 957	17 197
30	20 409	18 718	17 147	15 689	14 335	11 934
35	16 060	14 493	13 057	11 743	10 546	8 466
40	12 878	11 429	10 120	8 940	7 885	6 097
45	10 472	9 135	7 945	6 893	5 964	4 436
50	8 608	7 376	6 300	5 361	4 550	3 250
55	7 136	6 004	5 031	4 199	3 493	2 394
60	5 966	4 917	4 041	3 306	2 694	1 770
65	4 997	4 047	3 260	2 613	2 085	1 312
70	4 211	3 344	2 640	2 072	1 619	975
75	3 562	2 773	2 144	1 647	1 259	726
80	3 022	2 305	1 745	1 312	981	541
85	2 570	1 920	1 423	1 047	765	403
90	2 190	1 602	1 162	836	598	301
95	1 870	1 339	950	668	467	225
100	1 600	1 121	777	535	365	168

Endlich hatte vielleicht der Zweifel, ob man binnen der Betriebsfrist auf seine Rechnung kommen werde, wenn der ganze Bauaufwand für verloren zu betrachten und aus dem Betriebe herauszuwirthschaften sei, Bewerber abgeschreckt, sodaß die Verwaltung in der Zwangslage war, auf die Straßenbahn zu verzichten oder dem Unternehmer entgegenzukommen. Ist nun aber selbst die Gewährung einer Beihülfe oder Zinsenbürgschaft für eine mit dem Staatswohle oder Gemeindenutzen verträgliche Maßregel

[5]) Oben §§ 153, 161 II 69[5], 100[8]. Die Tabelle geht davon aus, daß nicht jede Summe verzinslich angelegt werden kann, weshalb sie nicht die Bruchteile der Mark berücksichtigt, sodaß die schließliche Ansammlung den benöthigten Betrag unbedeutend übersteigen wird, z. B. bei 4% und 25 Jahren um 27,90, bei 4% und 50 Jahren um 251 Mk.

zu erachten, so bleibt unerfindlich, warum die Zusicherung eines theilweisen Ersatzes für den Bauaufwand eine Voreiligkeit und ein Fehler der Verwaltung sein müsse.

Allerdings kommt die Gemeinde gegenüber unentgeltlicher Uebereignungspflicht in eine schlimmere Lage, weil sie entweder Gemeindemittel verfügbar halten oder machen, oder dem bisherigen Unternehmer eine Nachfrist bewilligen muß, wenn kein Dritter unter gleichen Bedingungen zum Erwerbe der Anlage bereit ist. Wegen dieses letzteren Erfolges handelt der Unternehmer vortheilhafter, die Begründung eines Erwerbsrechtes gegen Entgelt anzustreben, statt eine baare Beihülfe zum Baue zu fordern, weil jener eine gewisse Sicherheit gewährt, bei Neuvergebungen bevorzugt zu werden.

III. Ob die Ausübung des Erwerbsrechtes bei Fälligkeit zweckmäßig sein würde, hängt von mannigfachen Umständen ab, die dabei in Erwägung zu kommen haben. Die allgemeine Meinung hält es für natürlich, daß bei unentgeltlicher Uebereignungspflicht die Bahn unbedingt zu übernehmen sei, und sogar diesen Erwerb gegen Entgelt für rathsam. Zweifellos macht es einen Unterschied, ob man an Selbstbetrieb[6]) oder an anderweite Ausnutzung des zu erwerbenden Bahnnetzes denkt. Im ersteren Falle würde das Gemeinwohl gewinnen, wenn der Staats- oder Gemeindebetrieb thatsächlich die darauf gesetzten Erwartungen erfüllt und durch billigere Preise, ausgedehnteren Betrieb, angenehmere Beförderung, rücksichtsvollere Behandlung u. a. m. die Benutzung erleichtert, während beim Fehlschlagen dieser Erwartungen auf die entgegengesetzte Wirkung zu rechnen wäre.

Zum Gemeindenutzen übergehend, herrscht gegenwärtig im Schooße der Staatsverwaltung und Gesetzgebung die Ansicht vor[7]), daß der Privatmann billiger betreiben könne wie das Gemeinwesen, welches durch mancherlei Rücksichten an Einrichtungen verhindert sei, welche dem Privatunternehmer offen stehen. Danach dürfte nur noch mit der Frage zu rechnen sein, ob die Betriebsverpachtung mehr abzuwerfen vermag, als aus der Weiterbefristung des Einbaurechtes für den bisherigen Unternehmer zu erzielen ist.

---

6) Außer in England (oben § 147 II 40 b) noch in Italien nach Art 2 (Straßenb. III 131) gesetzlich unmöglich. Wegen Petersburg Straßenb. IV 384.

7) Sten. Ber. d. Preuß. Abg. 1320, 1321.

Angesichts der oben dargestellten[8]) Formen und Ergebnisse, welche die Erhebung der Straßenbenutzungsgebühr in Deutschland aufweisen, ist nicht recht wahrscheinlich, daß ein Betriebspächter namhaft höhere Beträge zahlen und vollkommnere Leistungen gewähren würde, als die bisherigen Unternehmer es zu thun vermögen. Für die Beförderungsabnehmer ist es, sobald sie auf Privatbetriebe angewiesen sind, aber völlig gleichgültig, ob das Betriebsrecht auf einen Pachtvertrag oder auf das Eigenthum am Schienenwege gestützt wird. Warum sollte der Pächter mehr Grund zu einer größeren Rücksichtnahme auf die Wünsche der Fahrgäste haben, wie der Besitzer? Im Gegentheile wird der Pächter, wenn die Pachtzeit kurz bemessen ist, binnen derselben für sich mehr herauszuwirthschaften suchen müssen, als der Eigenthümer nöthig hat, der sich das Betriebsfeld für die Zukunft sichern will. Die Erfahrungen bei Landgüterverpachtung über die Wirthschaftsweise der Pächter und deren unverkennbares Bestreben, möglichst hohe Erträge bei möglichst niedrigem Verbesserungsaufwande herauszuziehen, legen die Besorgniß nahe, daß ähnliche Unzuträglichkeiten bei Bahnverpachtungen zu erwarten sind[9]).

Ueberdies hätte in jedem Verpachtungsfalle die Gemeindeverwaltung gelegentlich der Wahl unter den Pachtbewerbern und bei der Aufstellung von Pachtbedingungen keine leichte Aufgabe. Zunächst kann es nicht zweifelhaft sein, daß die staatliche Bahnaufsichtsbehörde ein Widerspruchsrecht gegen die Verpachtung an Personen haben würde, deren technische oder persönliche Zuverlässigkeit für öffentliche Verkehrsbetriebe zu beanstanden sie Grund hatte. Sodann spielt in der Person des Pächters der größere oder geringere Grad von Zuverlässigkeit und die bessere Vermögenslage eine größere Rolle, als in der des Einbaubewerbers, weil der Letztere den Bauaufwand in das Geschäft hineinsteckt, der Schienenweg sein Geld kostet und dessen baulicher Verfall ihn schädigt, während der Pächter seine etwaige Mißwirthschaft gegen fremdes Eigenthum übt. Soweit die bisherigen Erfahrungen reichen, dürften die heutigen Vergebungsformen der Ausübung des Erwerbsrechtes vorzuziehen sein.

---

[8]) § 167 mit §§ 152, 158 II 119ff., 63, 86.

[9]) In Düsseldorf werden solche befürchtet nach Straßenbahn V.

§ 170. Belastung zur Wohlfahrt der Bediensteten.

Bei dem heutigen Bestreben, die Wohlfahrt und wirthschaftliche Lage der arbeitenden Klassen im Reiche, Staate oder in der Gemeinde zu verbessern, würde es umsoweniger befremden, wenn zugunsten der Werkthätigen im Straßenbahnbetriebe die Betriebsunternehmer durch Gesetzgebung oder Verwaltung zu Wohlthätigkeitsanstalten bestimmt würden, als die öffentliche Meinung sich wiederholt in diesem Sinne geäußert und dem Preußischen Landtage sogar gelegentlich der Kleinbahnvorlage ein diesbezüglicher Antrag vorgelegen hat[1]), weil man gewöhnlich die Ergiebigkeit der Straßenbahnen überschätzt. Thatsächlich ist dagegen nicht allein kein Ausführungszwang geschaffen, sondern sogar die Ausführbarkeit von Einrichtungen, welche von dem Unternehmer geplant waren, behördlicherseits nicht einmal gefördert worden.

Zwar genießen die Straßenbahnbediensteten die öffentlich rechtliche Kranken-, Unfall-, Alters- und Invaliditäts-Fürsorge[2]), jedoch in keinem höheren Maße, wie die Werkthätigen sonstiger Betriebe, sodaß der entsprechende Aufwand der Betriebsunternehmer über den allgemeinen nicht hinaus geht. Insofern nun für Eisenbahnbedienstete ohne Unterschied, ob sie im Staats- oder Privatbetriebe thätig sind, eine weitere Fürsorge besteht, würde es nicht zu fern gelegen haben, den Straßenbahnbediensteten solche gleichfalls zu gewähren. Hierzu mußte die Erwägung um so mehr führen, daß die meisten Unternehmungen Aktiengesellschaften gehören, weshalb gesetzlich der bilanzmäßige Ueberschuß als Gewinn zu vertheilen ist, also ausschließlich dem Kapitale zugute kommt. Es ist sogar höchst zweifelhaft, ob die Minderheit der Aktionäre dem Mehrheitsbeschlusse sich fügen müßte, einen Bruchtheil des Gewinnes den Werkthätigen des Unternehmers zuzuwenden[3]).

Im Straßenbahnbetriebe beruht der Ertrag und die Ergiebigkeit zu größerem Bruchtheile auf persönlicher Leistung als auf dem Kapital. Unternehmungen haben bei Gleichbleiben der Kapitals-

---

[1]) Sten. Ber. d. Abg. 2052. Drucks. 206 S. 54.

[2]) Oben §§ 78—80 I 224 ff.

[3]) K. Hilse in der Gegenwart XXXIX 385 ff.

einlage bisweilen den Personenbestand bis auf das Doppelte und Dreifache gebracht, sodaß die Betriebsentfaltung und der steigende Ueberschuß überwiegend auf diese Bestandsvermehrung zurückzuführen ist. Demgemäß würde es weder gegen die Billigkeit verstoßen noch mit den Staatszwecken unverträglich sein, wenn die Arbeitsleistung dem Kapitale in der Weise gleichgestellt würde, daß der Betriebsgewinn nach Kürzung der handelsgebräuchlichen Zinsen für das Anlagekapital zu einem Bruchtheile für Wohlfahrtsanstalten zugunsten der Bediensteten verwendet und so der Vertheilung an die Antheilhaber des Kapitals entzogen wird.

Daß die heutigen Zustände für die Werkthätigen ungünstig sind, haben Betriebsverwaltungen bereits selbst erkannt. Dem Bemühen menschenfreundlicher Personen in der Verwaltung war es auch gelungen, die Verwirklichung einer dem Staatsbeamten-Pensionsgesetze entsprechenden Abfindung erwerbsunfähiger Bediensteter dadurch anzubahnen, daß die Geschäftsinhaber unter der Bedingung die benöthigten Geldmittel zur Verfügung stellten, daß die Gemeinde als Straßeneigenthümerin gegen Einräumung des Mitverwaltungsrechtes sich zur Zusicherung bereit fände, bei Ablauf der Einbaufrist unter den Mitbewerber um den Betrieb denjenigen zu bevorzugen, welcher die Mannschaft und Bestände des Begründers gegen die Pflicht zur Kassenfortführung übernehmen wolle, doch wurde diesem Antrage seitens der betreffenden Gemeindebehörde keine Folge gegeben[4]).

Ebensowenig ist bisher behördlicherseits etwas geschehen, den theils bis tief in die Nacht, theils schon am frühesten Morgen zu Berufsleistungen verwendeten Werkthätigen die Möglichkeit zu sichern, in der Nähe ihres Bahnhofes preiswerthe Wohnungen zu finden, was durch Gewähren von Dienstwohnungen unschwer zu erreichen wäre[5]). Allerdings müßte mit einer diesbezüglichen Auflage an den Unternehmer die Zusicherung verbunden sein, daß der Betriebs-

[4]) Ztsch. f. Lok. u. Straßenb. VIII 11 ff. In Brüssel konnte die Straßenbahngesellschaft mit Hilfe der unter Staatsgewähr eingerichteten „Allgemeinen Spar- und Ruhegehaltskasse" eine Altersversorgung ihrer Beamten einführen. Ztschr. f. Transportw. IX (1892) 253.

[5]) Der Einfluß, welchen die Gewährung von Dienstwohnungen auf Ausbruch und Gestaltung von Ausständen im Verkehrsgewerbe zu äußern vermag, ist von mir dargestellt im Polyt. Centralbl. III (1891) 127.

nachfolger dieselbe Verpflichtung auferlegt erhalten würde, weil nur dann die Gefahr verringert wird, die für bestimmte Zwecke eingerichteten Baulichkeiten zu einem gangbaren Preise loszuwerden, sobald sie durch Entziehung des Betriebes für den eigenen Gebrauch entbehrlich sind.

Die verschiedenen Wohlthätigkeitseinrichtungen, welche der zeitlich unbegrenzte und damit gesicherte Betrieb anderweiten Verkehrsanstalten (Post, Eisenbahn) ermöglicht, inform von Sparkassen oder Erleichterungen im Erwerbe von Bedarfsartikeln bezw. zum Abschluß von Lebensversicherungen die Wirthschaftslage ihrer Angestellten zu verbessern, würden bei den Betriebsunternehmern vieler Bahnen bereitwilligst Nachahmung und sogar namhafte Geldunterstützung finden, wenn sie in ihrem Fortbestande über die derzeitigen Genehmigungsfristen des Unternehmens hinaus gesichert wären.

So bleibt denn auf dem Gebiete der Wohlfahrtspolitik der Staats- und Gemeindeverwaltung fast noch alles zu thun übrig, um die billigen Wünsche der Werkthätigen ihrer Verwirklichung näher zu bringen und den Betriebsunternehmern die rechtswirksame Möglichkeit zur Fürsorge für die Werkthätigen des Unternehmens zu verschaffen. Auf keinem zweiten Gebiete würden Staat oder Gemeinde ein gleich willfähriges Entgegenkommen der Unternehmer und eine gleiche Dankbarkeit der dadurch Bedachten finden, wie auf diesem einer thatkräftigeren Fürsorge für die Bediensteten.

III. Staats- oder Gemeinde-Unterstützung.

§ 171. Die Unterstützungsformen.

Wo anerkanntermaßen[1]) das Bedürfniß vorliegt, die bisher hinter manchen anderen Staaten zurückgebliebene Entwickelung der Straßenbahnen durch thatkräftiges Eingreifen zu fördern, werden Staats- und Gemeindeverwaltung nicht selten vor die Frage gestellt sein, ob und in welcher Weise sie dem Unternehmer die Aus-

[1]) Begr. d. Preuß. GEw S. 14.

führung der geplanten Anlage und die Betriebsunterhaltung erleichtern sollen, wofür mehrere Wege geboten sind, wie Baarzuschüsse, Zinsgewähr und Unkostenminderung.

I. Baarzuschüsse sind bereits vereinzelt gewährt[2]) und theils dem Gemeindevermögen entnommen, theils von Gemeindemitgliedern aufgebracht worden, für welche das Zustandekommen von Straßenbahnen besonders nützlich erschien. Bisweilen wurden statt des baaren Geldes Grundstücke[3]) übereignet, um auf denselben die Bahnhöfe einzurichten. Bis auf einen Fall, in welchem bei Aufgabe der Bahn ein bestimmter Ueberlassungswerth als Kaufpreis zu zahlen bleibt, ist auf Wiedererstattung oder Zurückgewähr verzichtet worden. Daß die Aufwendung von Gemeindemitteln für derartige Zwecke sich rechtfertigen läßt, ist bereits dargelegt[4]), da ihr als Gegenwerth der Nutzen gegenübersteht, welchen die Hebung des Orts und seines Wohlstandes durch die Straßenbahnbetriebe findet.

Minder zweifellos kann es sein, ob der Staat berufen ist, Straßenbahnanlagen durch Hergabe von Staatsmitteln zu begünstigen, weil ihr Nutzen zunächst nur ein örtlicher ist und der im Staate vereinigten Gesammtheit erst mittelbar zugute kommt, doch ist der Gedanke einer Staatsbeihülfe für Straßenbahnanlagen weder von der Gesetzgebung, noch von der Staatsregierung als unverträglich mit den Staatszwecken bezeichnet worden[5]).

II. Zinsgewähr hat in Deutschland bisher weder der Staat, noch die Gemeinde zugunsten von Straßenbahnen übernommen, während sie weder gesetzlich ausgeschlossen, noch gänzlich ungebräuchlich ist[6]). Ihre Uebernahme würde eine Zahlungsverbindlichkeit in Höhe desjenigen Betrages nach sich ziehen, um welchen die Er-

---

[2]) Oben § 142 II 12[4].

[3]) z. B. Rixdorf, Tempelhof, Reinickendorf bei Berlin.

[4]) Oben § 155, 167 II 74, 120.

[5]) Verh. d. preuß. Abg. v. 15. Juni 1892, wo die Erwartung ausgesprochen wurde, daß der Staat sich an Kleinbahnen mit Geldmitteln betheiligen werde, und die Regierung die Möglichkeit in Aussicht stellte, daß der Staat mit seinen Mitteln in gewissen Fällen den Bau von Kleinbahnen zwar fördern werde, indem sie die Entschließung sich aber von Fall zu Fall vorbehielten, Sten. Ber. 2048, Drucks. d. Abg. 206, d. Herrenh. 70.

[6]) In Frankreich besteht sie für 6 Trambahnen, oben § 155 II 76[11].

tragsüberschüsse hinter den Unkosten einschließlich des zugesicherten Zinsenbetrages zurückbleiben. Weil jedoch die Ueberschuß- und Ertragsbildung wesentlich von der Betriebsführung abhängt, würde der Uebernehmer einer Zinsgewähr unvorsichtig handeln, wenn er unterläßt, sich einen gewissen Einfluß auf die Betriebsführung zu sichern. Die letztere kann dem Betriebsunternehmer leicht lästig werden, woraus sich erklärt, warum die Uebernahme einer Zinsengewähr bisher nur sehr vereinzelt nachgesucht ist[7]).

III. Jahresbeiträge zu den Unkosten sind minder gefährlich, wie die Zinsengewähr, weil sie in ihrer Höhe feststehen und nicht durch die Zufälligkeiten beeinflußt sind, von denen das Betriebsergebniß abhängt. Gleichwohl sind auch diese bisher nur selten zugebilligt und gezahlt worden, was mit der Abneigung der Gemeinden zusammenhängt, aus Gemeindemitteln Gewerbebetriebe zu unterstützen. Die beiden eingegangenen Straßenbahnbetriebe zu Schwerin und Oldenburg würden durch Jahresbeiträge zu den Unkosten erhalten sein, sodaß, wenn thatsächlich für beide Orte ein Straßenbahnbetrieb lebensfähig und wünschenswerth gewesen sein sollte, ein Jahresbeitrag nicht hätte gescheut werden sollen. Denn der Mißerfolg der bestandenen Betriebe muß naturgemäß die Abschreckung vor neuen Versuchen erhöhen.

IV. Vereinzelt wird den Gemeinden zugemuthet, auf eine gewisse Reihe von Jahren eine bestimmte Ertragshöhe mit der Wirkung zu gewährleisten, daß sie einen etwaigen Fehlbetrag zuschießen würden. Dies ist nicht gleichbedeutend mit der Zinsengewähr, bei welcher trotz erreichter Ertragshöhe infolge vermehrter Unkosten eine Beihülfe erforderlich werden kann. Gleichwohl vermögen sowohl Zufälligkeiten, wie ungeschickte Betriebsgestaltung die Höhe des Zuschusses zu beeinflussen, sodaß es minder rathsam ist, auf sie einzugehen, wie einen Jahresbeitrag zu leisten. Vor dessen Zusage hat sie scheinbar den Vortheil voraus, daß es zu seiner Zahlung selbst bei reichem Ertrage kommen muß, wo ihre Leistung schon wegfallen würde. Man vermag jedoch diesen Vortheil für Jahresbeiträge durch die zugefügte Bedingung zu gewinnen, daß er

---

[7]) z. B. Flensburg nach Straßenbahn V 206.

nur zu leisten sein soll, wenn und soweit der Ertrag hinter einer gewissen Höhe zurückbleiben würde.

V. Unkostenminderung kann durch Steuererleichterungen oder anderweite Beihülfe geschehen. Erstere ist in Deutschland nicht beliebt[8]), letztere in der Weise denkbar, daß die Gemeinde die Einlegung der Gleise während der durch sie bewirkten Ausführung von Pflasterarbeiten gestattet, wodurch die Verlegungskosten billiger werden, oder daß sie wenigstens mit Wiederverwendung der aufgenommenen Steine einverstanden ist, wodurch sich der Aufwand des Unternehmers auf die Beschaffung der Zuschußsteine beschränkt, oder daß sie dem Unternehmer Darlehne zu mäßigem Zinsfuße für den Bahnbau giebt. Die ersten beiden Begünstigungen verursachen nicht einmal eine Ausgabe, die nicht ohnedies schon nothwendig gewesen wäre, und sind deshalb völlig gefahrlos. Gleichwohl sind sie selten, indem umgekehrt gesucht wird, am Gemeindeaufwande zu sparen, weshalb ein Theil des nöthigen Aufwandes auf den Unternehmer des gleichzeitig zu legenden Gleiseinbaues abgewälzt wird. Zu Geldvorschüssen ist es bisher gleichfalls noch nicht gekommen, obschon in Frankfurt nach dem jetzigen Einbauvertrage[9]) deren Leistung oder Beschaffung jedenfalls leicht nothwendig werden kann.

Dritter Abschnitt.

Behördliche Schutzmaßregeln.

§ 172. Das Schutzbedürfniß.

Straßenbahnen bedürfen zur Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit und zur Verhütung von Betriebsgefahren, soweit letztere aus Handlungen Dritter und äußeren Vorkommnissen drohen, einen wirksamen Schutz durch die Behörden. Die dieserhalb zu ergreifenden Maßregeln werden unvermeidlich Anderen lästig werden

[8]) Oben § 165 II 116.
[9]) § 9[3] in Straßenbahn IV 110.

können, weil sie ihnen die bisher gewöhnte Bewegungsfreiheit im Straßengewühle beschränken und sie zur Beobachtung von Vorsichtsmaßregeln bezw. Vornahme von Handlungen zwingen, zu denen es bei Wegbleiben der Bahnbetriebe aus den Straßenzügen nicht zu kommen brauchte. Man ist deshalb leicht geneigt, von Eingriffen in fremde Rechte und unzulässiger Beschränkung bestandener Freiheiten, sowie umgekehrt von Begünstigung der Bahnbetriebe gegenüber den sonstigen Straßengewerben zu sprechen. Die natürliche und unausbleibliche Folge der Mißstimmung über die Neuerungen und der Mißgunst gegen deren Urheber, als welchen man den Bahnanleger und Bahnbetriebsunternehmer ansieht, ist die Verdächtigung der Behörden wegen angeblich ungerechtfertigter Bevorzugung des Neuerers vor den gewesenen Verkehrsbetrieben.

Trotz der somit unausbleiblichen Gefahr, daß ihre Maßregeln zugunsten des Straßenbahnschutzes ihnen bei Vielen den Vorwurf der Voreingenommenheit einbringen, bei manchen Mißstimmung erregen und zunächst vielleicht nur Wenige befriedigen werden, können sich die Behörden öfters dem Erlasse von Schutzmaßregeln nicht entziehen, obschon sie als deren unvermeidliche Folge eine Beschränkung Anderer oder einen Nachtheil für diese voraussehen. In solchen Fällen haben sie die ebenso schwierige, wie verantwortliche Entscheidung zu treffen, ob eine Einrichtung, ohne welche die Bahnanlage unausführbar oder auf der errichteten Bahn ein Betrieb unerreichbar wäre, bezw. wenigstens zeitweis ruhen müßte, welche jedoch andererseits für Dritte Belästigungen oder Unzuträglichkeiten mit sich bringt, gestattet oder verhindert werden soll. Sie haben dann sorgfältig gegeneinander die Nachtheile und Vortheile abzuwägen, welche ihre zu treffenden Maßregeln nach der einen oder anderen Seite äußern würde. Ihre Prüfung wird allemal davon auszugehen haben, ob dem Gemeinwohle durch den Bahnbetrieb mehr gedient wird, als durch die Störung oder Belästigung Anderer geschadet bezw. ob der Ausfall eines Bahnbetriebes aufgewogen wird durch den Wegfall derjenigen Belästigungen für Dritte, welche die zur Erhaltung des Weiterbetriebes nothwendigen Einrichtungen oder Anstalten unausbleiblich nach sich ziehen müßten.

Hierbei werden Fehlgriffe vorfallen: die muthmaßliche Wirkung mancher Maßregel wird ausbleiben oder ihr Erfolg anders aus-

schlagen, als man vorher annehmen zu dürfen meinte. Deshalb ist durchaus nicht ausgeschlossen, daß im Zeitenverlaufe eine getroffene Maßregel als sachwidrig erkannt und wieder aufgehoben oder wohl gar durch eine solche ersetzt wird, welche ursprünglich als unzulässig verworfen worden war. Hieraus erklärt sich, daß im Gebiete des Straßenbahnwesens die behördlichen Maßregeln keineswegs überall völlig gleich sind, daß vielmehr an dem einen Orte etwas verboten ist, was am anderen Orte umgekehrt verlangt wird (z. B. der Verschluß der rechten Seite der Vorderplatte), daß sogar am nämlichen Orte ursprünglich eine Anstalt (z. B. Doppelgleise in engen Straßen) als gemeingefährlich untersagt wurde, die später aus Sicherheitsrücksichten ausgeführt verlangt wird. Dagegen wäre es übereilt, hieraus den Vorwurf des willkürlichen Verfahrens und der Planlosigkeit zu erheben, da jedenfalls ausnahmslos die getroffene Maßregel in der Ueberzeugung ihrer Zweckmäßigkeit und Richtigkeit eingeführt sein wird.

Wenn vielfach die behördlichen Maßregeln zu Verdächtigungen und Vorwürfen Anlaß geben, so brauchen derarte Urtheile keineswegs immer begründet zu sein. Oft wird der Mißmuth über die Unbequemlichkeit, welche man durch die Maßregel erleidet, oder Mißgunst gegen den Unternehmer oder eigener Unverstand und Unkenntniß mit den einschlagenden Verhältnissen das klare Urtheil trüben und namentlich bei denen, welche durch ein neues Verkehrsmittel Abbruch im eigenen Erwerbe befürchten oder, weil sie dasselbe für sich nicht brauchen, es überhaupt für überflüssig halten.

Jedes Verkehrsmittel, welches zur Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs in das Straßengewühl neu eingeführt wird, belastet nämlich naturgemäß diejenigen Straßenzüge, durch welche es läuft, und zwingt dadurch die bisherigen Betriebe, ihre Bewegungsfreiheit soweit einzuschränken, als sie anderweit zur Störung und Behinderung des neuen Betriebes ausarten würde. Diesen Zwang empfinden diejenigen, welche bisher den Straßenkörper für ihre Benutzungszwecke ausschließlich zur Verfügung zu haben glaubten, mißliebig, weshalb sie den neuen Betrieb als Eindringling in ihren Wirkungskreis betrachten und seine Entwickelung zu hemmen bemüht sind. Der Selbsterhaltungstrieb oder die Mißgunst trüben ihr Urtheil und treiben sie zu Handlungen, deren letzte Wirkung

über den neuen Betriebsunternehmer hinausreicht und der Allgemeinheit nachtheilig wird. So wird z. B. die Gefährdung eines Straßenbahnzuges zwar den Unternehmer schädigen, indem sie ihm die Erfüllung seiner Pflicht, den Fahrgast rechtzeitig und unbeschädigt an das Fahrziel zu bringen, vereitelt und vielleicht noch Haftverbindlichkeiten aufbürdet, dagegen gleichzeitig zu einer Störung der öffentlichen Sicherheit und zu einer Gemeingefahr für Alle ausarten, welche für ihre Ortsveränderungen der Straßenbahnen sich bedienen wollen.

Aus der Erwägung, daß der Straßenbahnbetrieb nicht bloß dem Unternehmer dient, sondern der Allgemeinheit nützt und daß die letztere Wirkung die übrigen überwiegt, ist die Behörde berechtigt, dem Straßenbahnbetriebe soweit Schutz zu schaffen, als sonst dessen Zweckbestimmung vereitelt werden würde. Es handelt sich nämlich nicht bloß um die Störung eines Gewerbetreibenden, sondern um die Störung des Gemeinwohles durch die Entziehung eines ihm nützlichen Betriebes.

Die Schutzmaßregeln, welche behördlicherseits zu treffen sind, werden je nachdem, ob sie auf Erhaltung des Betriebes oder auf Verschaffen der Betriebssicherheit abzielen, zu trennen sein. Daneben sind eine Menge behördlicher Maßnahmen theils bekannt, theils denkbar, welche umgekehrt auf den Schutz Dritter gegenüber den Straßenbahnbetrieben abzielen, die also zu einer Beschränkung der Straßenbahnbetriebe führen und deshalb erst im vierten Abschnitte Besprechung finden werden.

Uebrigens liegt das Schutzbedürfniß nicht bloß im Strafrechtsgebiete, sondern greift auch in das Gebiet der Vermögensrechte über, z. B. in das Bereich der Gesetzgebung und Rechtsprechung in Haftpflichtsachen oder wegen Schadenszufügung aus unerlaubten Handlungen.

§ 173. Der Gleiseinbau und dessen Schutz.

Die Veränderung, welche die Straßenoberfläche durch den Gleisbau erfährt, bleibt nicht ohne jeden Einfluß auf die Bewegungsfreiheit von Fahrzeugen, Pferden oder Fußgängern. Sind die Radreifen schmäler wie die Schienenrillenbreite beträgt, so können

sie in dieselben gerathen, was zum Umfallen der Wagen und Gefährdung seiner Insassen schon geführt hat, wenn das Freimachen gewaltsam versucht wurde. Nicht minder sind Menschen mit den Absätzen oder Pferde mit den Stollen in Schienenrillen oder offenen Weichenkasten hängen geblieben und dadurch beschädigt worden. Das Hervortreten der Gleise über das Straßenpflaster oder umgekehrt Ihr Tieferliegen gegen dasselbe erschwert das Ueberschreiten oder Ueberfahren und birgt bei mangelhafter Vorsicht oder Geschicklichkeit mannigfache Störungen und Unzuträglichkeiten wie Stolpern, Fallen, Schleudern der Wagen.

Deshalb hatte die Ansicht bereits Vertreter gefunden[1]), daß das Zulassen des Gleiseinbaues die Sicherheit des Straßenverkehres verringere und eine Begünstigung der Bahnbetriebe auf Kosten der allgemeinen Verkehrssicherheit bewirke. Läßt sich nun zwar nicht leugnen, daß bei dem Wegbleiben des Gleiseinbaues die vorberegten Unzuträglichkeiten fehlen würden, so muß andererseits dem Umstande, daß die bestandenen Verkehrsmittel oder deren Vermehrung durch gleichartige, welche eine Sondergestaltung der Straßenfläche nicht bedurft hätten, zur Verkehrsbewältigung nicht mehr genügt hatten und die Einführung der Bahnbetriebe deshalb nothwendig wurde, die Tragweite beigelegt werden, die behördliche Maßnahme zu rechtfertigen. Denn da die Straßen bestimmungsgemäß dem Verkehre zu dienen haben, muß jede diesen Zweck verfolgende Einrichtung oder Anstalt für zuläßig gelten und zu ihrer Vornahme die gleiche Berechtigung bestehen mit der Maßgabe, daß unter mehreren gebotenen Nutzungsarten diejenige vorzugsweise zu begünstigen ist, welche dem Verkehrszwecke am Besten dient. Solches thun jedoch die Bahnbetriebe, weil sie die Massenbeförderung besorgen und die Ortsveränderung durch schnelle Beförderung bei billigen Preisen erleichtern. Sie nutzen deshalb einer größeren Menschenmenge, als die übrigen Fahrbetriebe, sodaß den letzteren allerdings zugemuthet werden darf[2]), ihre Bewegung den Bahnbetrieben anzupassen, d. h. die Bahngleise zu vermeiden und den Bahnwagen bei gegenseitigem Begegnen oder auf Kreuzungen den

[1]) Oben § 94 I 287 ff.

[2]) Dies geschieht allgemein. Belege oben § 32 I 75[8].

Vorzug zu lassen. Erst recht wird der Nachtheil, welcher den Insassen eines Privatfuhrwerkes aus dem kurzen Zeitverluste droht, welchen das eigene Anhalten zum Vorüberlassen des Bahnwagens mit sich bringt, jedesmal geringer sein, als derjenige, welchen die Gesammtheit der Bahnfahrgäste im umgekehrten Falle erleiden würde, weil dieser sich zusammensetzt aus den Gesammtnachtheilen jedes einzelnen Fahrgastes des zum Halten gezwungenen Bahnzuges. Kommt dazu, daß stets nur einzelne Straßenzüge Gleiseinbau erhalten, die übrigen dem sonstigen Verkehre freibleiben, sowie daß in den mit Gleiseinbau versehenen Straßen gewisse Theile gleisfrei sind, so kann in der Verweisung auf diese eine Beschränkung der Verkehrsfreiheit umsoweniger erklärt werden, als die Polizei zweifellos befugt ist, einzelne Straßentheile der allgemeinen Benutzung zu entziehen und der Sonderbenutzung zu überweisen (z. B. für Fußgänger, Reiter freizuhalten). Steht jedoch die Ausschließung beschränkter Straßentheile von der allgemeinen Benutzbarkeit[3]) mit der Rechtsnatur einer Straße[4]) nicht in Widerspruch, so ist unerfindlich, warum ein Ausschlußrecht zugunsten des Gleiseinbaus und der Betrieb darauf zum unzulässigen Eingriffe in die allgemeine Bewegungsfreiheit werden und seine Begründung eine unzulässige Staatshandlung herstellen sollte.

Allerdings würden die Rücksichten auf den übrigen Verkehr die Behörde dahin führen müssen, unter den gebotenen Ausführungsarten diejenige zu wählen, welche die geringsten Unzuträglichkeiten birgt, selbst wenn sie für den Unternehmer die kostspieligere sein sollte, sodaß über die Art der Schienenverlegung und der Schienenprofile, über Kreuzungs- und Weichenanlagen eine Mitbestimmung sich vorzubehalten den Behörden nicht verargt werden kann. Das Verlangen, eine schadendrohende Beschaffenheit der Weichenkasten oder Schienenrillen zu beseitigen oder die Anlage zu ändern, sobald ihr Zustand mit der allgemeinen Verkehrssicherheit unverträglich ist, wird die Obrigkeit also ebenso berechtigt sein wie dazu, den Unternehmer für alle Nachtheile aus seiner Anlage verantwortlich zu erklären. Umgekehrt ist aber auch das Verbot

---

[3]) Weitere Benutzungsverbote oben § 33 I 77[3].
[4]) Oben § 59 I 158 ff.

gegen Dritte zulässig, ohne zwingenden äußeren Anlaß die Bahngleise für ihre Verkehrszwecke zu gebrauchen, und das Gebot zum Ausweichen, sobald der Bahnbetrieb solches erfordert.

Die Streitfrage, ob in den Hauptverkehrsstraßen ein Gleiseinbau zuzulassen oder ob solcher stets in die Nebenstraßen zu verweisen sei, ist gebräuchlich im ersteren Sinne aus der Erwägung entschieden, daß der Bahnbetrieb, weil er der größeren Mehrzahl nützt, aus den Hauptverkehrsadern nicht zu verbannen ist. Daß er thatsächlich in die verkehrsreichsten Straßen gehört und, so oft ihm solche verschlossen wurden, sehr bald zur Belebung der von ihm durchzogenen Straßen führt, also den Verkehr nach sich zieht, beweist z. B. die außerordentliche Belebung, welche die bis dahin verkehrsarme Charlottenstraße zu Berlin durch die Einführung des Bahnverkehrs erhalten hat.

Die verkehrsregelnde Wirkung des Bahnbetriebes ermöglicht seine Zulassung in enge Straßen. Demgemäß hat die Erfahrung dahin geführt, diejenigen Forderungen fallen zu lassen, welche früher hinsichtlich der Straßenbreite bestanden, um einen ein- oder zweigleisigen Betrieb zu gestatten[5]). Schon bei 6,8 m Straßenbreite besteht in der verkehrsreichen Spandauerstraße zu Berlin seit Jahren ein zweigleisiger Bahnbetrieb, ohne nennenswerthe Störungen oder Gefahren gebracht zu haben. Gleiche Erfahrungen sind anderwärts z. B. in Mainz, Wiesbaden gewonnen.

In ähnlicher Weise ist die Auffassung, daß gekrümmte Straßen für den Bahnbetrieb ungeeignet seien, durch die Erfahrungen widerlegt. Selbst wenn Steigungen innerhalb des betreffenden Straßenzuges zu überwinden sind, ist die Unfallsgefahr keine größere, als auf geraden ebenen Straßen. Umgekehrt haben vielmehr die früher beliebten Bahnanlagen in Straßen mit Promenadenwegen, zumal wenn die Gleise dicht an die Promenade gelegt waren, verhältnißmäßig zahlreichere und schwerere Gefahren gebracht und damit nachtheiligere Wirkungen geäußert, als solche in engen[6]) krummen Straßen. Die Erklärung ist darin zu suchen, daß hier das Be-

---

[5]) Vormals pflegte für zweigleisige Bahnen eine Straßenbreite von 17,5 m und für eingleisige von 11,3 m gefordert zu werden; Polyt. Centralbl. II (1890) 222.

[6]) Ziffermäßige Belege in K. Hilse: UnfallG. § 34 S. 140.

wußtsein der Gefährlichkeit größer ist, welches die eigene Vorsicht schärft, während das Gefühl der Sicherheit in breiten Straßen zur Sorglosigkeit verführt..

Endlich haben die zweigleisigen vor den eingleisigen Anlagen in verkehrspolizeilicher Hinsicht den Vorzug, weil vorgefallene Betriebsstörungen leichter zu überwinden und langwierige Stockungen im sonstigen Verkehre fast ausgeschlossen sind, indem die Wagen ausgehoben und auf dem Nebengleis weitergeführt werden können, während beim eingleisigen Betriebe unausbleiblich jeder einzelne am rechtzeitigen Einfahren in die Weiche behinderte Wagen bewirkt, daß sehr bald nach beiden Richtungen die in Betrieb gesetzten Wagen in den Weichen sich ansammeln und so nicht blos den Bahnbetrieb aufhalten, sondern auch den sonstigen Verkehr beengen. Dieser Erkenntniß ist das jetzt übliche Verlangen der Behörden entsprungen, welches ihnen deshalb durchaus nicht verargt werden kann, daß trotz der daraus für den Unternehmer entspringenden höheren Baukosten[7]) die Ausführung von Doppelgleisen gefordert oder bei Genehmigung einer eingleisigen Anlage das Recht vorbehalten wird, jederzeit die Legung eines zweiten Gleises nachzufordern, sobald Verkehrsrücksichten solches wünschenswerth machen würden. Der Billigkeit würde es in allen derartigen Fällen jedoch entsprechen, bereits vornweg eine solche Lage des einzubauenden ersten Gleises vorzuschreiben, daß es als das eine der beiden für die vorbehaltene Nachforderung nothwendigen Gleise liegen bleiben könnte und thatsächlich nur ein zweites Gleis daneben gelegt zu werden brauchte, während bei dem jetzt üblichen Verfahren das erstgelegte aufzunehmen ist, sodaß seine Verlegung Mehraufwand verursacht.

Dies führt zur Frage, ob aus Verkehrsrücksichten das Legen der Gleise in der Straßenmitte oder an beiden Seiten neben den Rinnsteinen den Vorzug verdient. Beiderlei Verlegungsarten sind

---

[7]) Eine Erhöhung der Unfallsgefahr ist bei dem Doppelgleise allerdings dadurch möglich, daß Personen beim Versuche, begegnende Wagen von deren linken Seite zu besteigen oder zu verlassen, unter die Räder des anderen gerathen (UnfallsgG. § 34 S. 137); da hier jedoch Selbstschuld vorliegt, wird dieser Umstand die Behörden nicht berechtigen sich seiner zum ausschließlichen Versagungsgrunde zu bedienen.

gebräuchlich[8]). Da indeß bei vielen Gelegenheiten das Bedürfniß vorliegen würde, Fahrzeuge in möglichster Nähe der Häuser zur Aufnahme oder zum Absetzen von Personen oder zum Ent- oder Einladen von Gütern halten zu lassen, erweist sich die Verlegung in die Straßenmitte als minder störend, wie diese dicht an die Bürgersteige.

Der Schutz aus StrGB. § 305 steht den Straßenbahnanlagen, soweit ein Pferdebetrieb darauf beabsichtigt wird, nach sinngemäßer Anwendung der reichsgerichtlichen Urtheile zu StrGB. § 315 nicht[9]) zu, sofern nicht etwa die Anlage in ihrer Eigenschaft als Theil einer gebauten Straße darauf Anspruch hat, da sie als Eisenbahn gerichtsgebräuchlich nicht erklärt wird. Um so dringender ist deshalb jedoch die Aufgabe der Staatsverwaltung, die Bahnen gegen rechtswidrige Beschädigungen zu schützen, wobei man bei den vorsätzlichen nicht stehen zu bleiben braucht, sondern auch fahrlässige verhindern[10]) darf. Hierauf abzielende Maßregeln entspringen der Aufgabe, die öffentliche Sicherheit der Personen oder des Eigenthums zu schützen und die Gemeingefahr abzuschneiden, welche schadhafte Bahnanlagen in sich bergen.

§ 174. Schutz der Betriebssicherheit.

Der Straßenbahnbetrieb hat einen doppelten Schutz nöthig, wofern er seiner Zweckbestimmung genügen und seine Aufgabe erfüllen soll, die Ausführung von Ortsveränderung zu erleichtern und allen eine willkommene Fahrgelegenheit zu bieten, nämlich nach seiner Gefahrlosigkeit und Zuverlässigkeit. Geht die Sicherheit verloren, die zu unternehmende Fahrt ohne Schaden für Leben, Gesundheit und Eigenthum zurückzulegen, wird vielmehr durch äußere Ereignisse, die durch den Bahnbetrieb nicht einmal verur-

---

[8]) z. B. Wien dicht am Bürgersteig, Berlin in der Straßenmitte. Das Letztere wird um deshalb für gefährlicher gehalten, weil auf dem Wege zwischen Bahnwagen und Bürgersteig ein Ueberfahren durch fremdes Fuhrwerk nicht außergewöhnlich ist (UnfallsgG. § 36 S. 149). Gleichwohl wird überwiegend aus anderweiten Verkehrsrücksichten diese Form gewählt.

[9]) Belege bei K. Hilse: Schutzbedürfniß § 4 S. 26[10], [15].

[10]) Die Straßenreglements enthalten bisher keine diesbezüglichen Verbote.

sucht zu sein brauchen, sondern vielleicht sogar schon die Natur von Verbrechen gegen den Betrieb annehmen, die Befürchtung begründet, leicht Schaden zu nehmen, so weckt dies eine allgemeine Aengstlichkeit und wirkt abschreckend, was in Abnahme der Fahrgastziffern zur Erscheinung kommt. Fällt selbst nur die Gewißheit weg, binnen der vorgeschriebenen Zeit das Fahrziel zu erreichen, sodaß die Ausführung der Ortsveränderung möglicherweise einen größeren Zeitaufwand beansprucht, so leiden darunter diejenigen und geht ihnen die Bahn als Verkehrsmittel verloren, welche in ihrer Zeit beschränkt sind. Deshalb liegen allerdings triftige Gründe vor, der Sicherheit des Bahnbetriebes nach beiden Richtungen behördlicherseits jeden erlaubten Vorschub zu leisten und umgekehrt jene Störungen zu hintertreiben. Im Einzelnen ist zu bemerken:

I. Solange die Gefährdung des Pferdebahnbetriebes des strafrechtlichen Schutzes noch entbehrt[1]), wird die Staatsverwaltung[2]) sich der Aufgabe nicht entziehen können, Schutzmaßregeln zugunsten der Pferdebahnbetriebe in ausreichender Weise zu treffen. Denn eine gesetzliche Regelung dieser Verhältnisse ist lediglich im Glauben unterblieben, daß der Polizeischutz hierfür genügt. Die bisher in Straßenordnungen oder Bahnreglements getroffenen Schutzmaßregeln[3]) reichen indeß nicht aus, um muthwillige Störungen des Bahnbetriebes und seiner Sicherheit wirksam abzuschneiden[4]). Es kommt vielmehr noch immer zu zahlreichen Unfällen infolge Anfahrens fremder Fahrzeuge und zu häufigen Betriebsstörungen, weil Führer fremder Fahrzeuge die Bahn benutzen und die freie Fahrt hindern. Dadurch werden die Fahrgäste in Mitleidenschaft gezogen, indem das rechtzeitige Erreichen des Fahrzieles vereitelt wird und das Sicherheitsgefühl verloren geht.

Versagen jedoch die jetzigen Maßregeln ihre Wirkung, indem

---

[1]) Oben §§ 103, 104 I 313 ff.; K. Hilse: Schutzbedürfniß § 8 S. 32.

[2]) In Petersburg hat die Gemeindebehörde dies gethan, indem sie auf Ausübung des Erwerbsrechtes der Bahn verzichtete und dafür den Unternehmer verpflichtete, für jeden Betriebsunfall Strafe zu zahlen; Straßenbahn IV 384.

[3]) Oben § 33[1, 3, 5, 6] I 79. In Paris wurde schon 1889 versucht, Straßenbahnwagen in die Luft zu sprengen (Straßenbahn II 75).

[4]) K. Hilse: UnfallsgG § 81 S. 264 ff.

sie den Fortbestand der Unzuträglichkeiten, zu deren Beseitigung sie bestimmt sind, nicht vereiteln, so kann an ihrer Unzulänglichkeit nicht länger gezweifelt werden. Folgeweise wird die Staatsverwaltung gezwungen sein, einerseits die Zahl der Vorschriften zu erweitern, indem bisher straflose Eingriffe gegen die Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes mit Strafe bedroht werden, und andererseits eine Strafverschärfung eintritt.

Ganz besonders wird zu erwägen sein, ob und inwieweit die Eigenthümer fremder Fahrzeuge für die Fahrfehler ihrer Leute straf- und vermögens-rechtlich verantwortlich erklärt werden sollen. Denn das Fehlen einer Verantwortlichkeit desjenigen, welcher einem Untüchtigen oder Bösartigen oder Schadensfrohen oder Unüberlegten sein Fahrzeug anvertraut, sodaß er für die bei Ausführung des Auftrags vorgefallenen Versehen des Beauftragten nicht aufzukommen braucht, trägt viel zu den heutigen Mißständen bei. Insofern nun nach französischem Rechte der Auftraggeber in weitem Umfange haftbar ist, nach gemeinem Rechte der Fuhrherr unter gewissen Voraussetzungen wenigstens noch bis zum Werthe des Gespannes und Fahrzeuges, welches zum Unfall verursachenden Ereignisse mitwirkte, für die Nachtheile aus einem Unfalle herangezogen werden kann, sodaß der haftpflichtige Betriebsunternehmer hier wie dort wenigstens theilweis seinen Aufwand zur Unfallsabfindung von ihm wieder einzubringen vermag, haben hier wie dort die Fuhrherren ein größeres Interesse, bei Auswahl ihrer Beauftragten vorsichtig zu sein und auf Fahrgeschicklichkeit und Umsicht bei ihnen zu sehen, als in den Rechtsgebieten des preußischen Landrechts und des sächsischen Rechtes. Mithin ist durchaus nicht unnatürlich, Rechtseinheit auf diesem Gebiete zu fordern. Entweder ist der französisch rechtliche Grundsatz einer weiten Verantwortlichkeit für sein Geltungsgebiet gerecht und wirkt dort heilsam, so ist unerfindlich, warum er darüber hinaus unanwendbar bleiben müsse. Oder der Billigkeit und dem Rechtsgefühle entspricht umgekehrt die Befreiung des Fuhrherrn von der Eintrittsverbindlichkeit, so erscheint es ungerecht, im rheinischen und gemeinrechtlichen Gebiete die weitere Verantwortlichkeit bestehen zu lassen.

II. Man begegnet nicht selten der Behauptung, daß in dem behördlichen Verbote, die Gleise zu befahren, und dem Gebote auf

das Warnungssignal die Bahn frei zu machen bezw. den Bahnzug vorüber zu lassen, eine ungerechtfertigte Bevorzugung der Bahnbetriebe vor dem übrigen Fuhrbetriebe zu erkennen sei. Die Vertreter dieser Ansicht verkennen jedoch, daß der Schutz des Bahnbetriebes lediglich aus Gründen des öffentlichen Wohles, nämlich zur Erhaltung des Lebens und der Gesundheit der Bahnfahrgäste in Erkenntniß der Thatsache zu gewähren ist, daß ein Bahnunfall nach Schwere seines Verlaufs und Zahl der Personen, welche von ihm betroffen werden, verhängnißvoller auszuschlagen vermag, als ein Unfall im sonstigen Fahrbetriebe. Sie übersehen ferner, daß selbst nur eine Bahnbetriebsstörung nachtheiliger wirkt, wie das Aufhalten eines zur Einzelnbeförderung bestimmten Fuhrwerks, weil nicht bloß mehrere Personen gleichzeitig davon betroffen werden, sondern jeder von diesen möglicherweise durch den Umstand, daß die Fahrt polizeivorschriftsgemäß binnen festgesetzter Frist zurückgelegt sein soll, sich bestimmen ließ, behufs Zeitersparniß den letzten für seine Zweckbestimmung brauchbaren Zug zu wählen. Würden diese Erwägungen schon ausreichend den Erlaß von Polizeivorschriften rechtfertigen, welche geeignet sind, Betriebsstörungen und Gefährdungen wirksam zurückzuhalten, so könnte es sogar nicht einmal für verfehlt gelten, wenn nebenbei an den Betriebsunternehmer gedacht und beabsichtigt war, eine Minderung seiner Haftpflicht herbeizuführen. Denn der ausgleichenden Gerechtigkeit entspricht es, gegenüber der weiteren Haftpflicht, welche den Bahnbetriebsunternehmer im Verhältnisse zu den sonstigen Fuhrunternehmern trifft, den Letzteren solche Handlungen zu untersagen, welche für jenen seine Haftverbindlichkeit begründen würden, ohne daß er imstande war, sie zu vermeiden. Solange der Bahnbetriebsunternehmer für Unfälle haften soll, welche durch die eingedrungene Deichsel fremder Fahrzeuge mittelbar oder unmittelbar veranlaßt sind, obschon sie deren Wagenführer zur strafbaren Schuld angerechnet waren, hat die Staatsverwaltung ganz gewiß die Pflicht, ihn vor derarten Vorfällen thunlichst zu schützen.

III. Wo das Einbaurecht entgeltlich ertheilt, mithin der Betrieb mit einer Straßenbenutzungsgebühr oder Naturalleistungen belastet[5]) ist, kann noch weniger von einer Bevorzugung der Bahn-

[5]) Oben §§ 166, 168 II 117—131.

betriebe dadurch die Rede sein, daß dem sonstigen Fuhrwerk das Befahren der Gleise untersagt wird, sobald der übrige Straßendamm für die Bewegung von Fuhrwerken frei ist. Denn gegenüber dem Vorzuge, abgabenfrei die Straße benutzen und das Pflaster zerstören zu dürfen, können Wagenführer auf gewisse Straßentheile beschränkt und gezwungen werden, den Vorrang solchen Betrieben zu lassen, welche dies Vorrecht durch hohe Abgaben und kostspielige Aufwendungen erwerben. Unbillig und mit der Pflicht zur Ausführung und Unterhaltung des Straßenpflasters unverträglich ist sogar an den Bahnbetrieb das Zumuthen, jeden Beliebigen ohne äußeren Grund den von ihm zu unterhaltenden Straßentheil befahren und durch die Folgen seines Fahrens die eigene Unterhaltungspflicht sich gutwillig vergrößern zu lassen. Begründet[6]) das Entgelt für das Einbaurecht thatsächlich ein Miethsverhältniß, hat also der Betriebsunternehmer kraft seines Miethsrechts die Benutzung des Straßenkörpers im Umfange des ihm überwiesenen Theiles als Sonderbefugniß erworben, so muß er als Miether unbedingt jedem Dritten vorgehen, weshalb auch aus diesem Gesichtspunkte die bestehenden polizeilichen Fahrverbote und Gebote zum Ausweichen eine stichhaltige Begründung finden.

IV. Glaubten die Behörden das Bahnbetriebspersonal verpflichten zu dürfen, was gemeinüblich geschieht[7]), die planmäßigen Abfahrts- und Ankunftszeiten innezuhalten, und sie bei Strafe dafür verantwortlich machen zu sollen, die Fahrgäste rechtzeitig an das Fahrziel zu bringen, so müssen sie sich auch für befugt halten, diejenigen Mittel zu bewilligen, ohne welche die Verpflichtung nicht erfüllt werden kann. Solche sind jedoch einzig und allein die strengsten Maßregeln gegen alle, welche das Weiterfahren der Straßenbahnwagen muthwillig verhindern.

V. Schließlich bleibt zu erwähnen, daß dem Beschlusse des deutschen Reichstages[9]), die Anträge um Erweiterung des Schutzes für die Pferdebahnbetriebe dem Reichskanzler als Material ge-

---

6) Oben § 167 II 121[6], [7].

7) Belege oben § 36 I 88[5].

8) ALR Einl. § 89, StrGB § 366[3], oben § 32 I 75[8].

9) Bescheid des Reichstags vom 30. April 1891 zu 2583—2619, 2674—2675.

legentlich einer Strafrechtsreform zu überweisen, zweifellos die Erkenntniß zugrunde gelegen hat, daß der Schutz der Bahnbetriebe die Erhaltung des Gemeinwohles fördern und mit den Staatsaufgaben wohl verträglich sein würde.

VI. Vereinzelt haben die Staats- und Gemeindeschulverwaltungen dem Bahnschutze dadurch ihre Hülfe zutheil werden lassen, daß sie auf ihr gewordene Anzeige im Wege der Schulzucht an strafunmündigen Schülern Handlungen bestrafen, welche (wie Werfen nach Bahnwagen, Verstopfen der Schienenrille) eine Gemeingefahr zu verursachen vermögen, und überdies daraus Gelegenheit nehmen, den übrigen Klassenschülern die Gefahr und Strafbarkeit derarter Handlungen zu veranschaulichen. Hierdurch wird zweifellos das Bewußtsein der Rechtswidrigkeit und die Erkenntniß des Richtigen bei der heranwachsenden Jugend geweckt, sodaß die Erziehung zur Abnahme derarter Eingriffe führen wird. Wird jedoch gleichzeitig ein Schulzweck erreicht und einem Sicherheitszwecke gedient, so ist die Nachahmung dessen zweifellos angebracht.

§ 175. Schutz der Betriebsführung.

Jede dauernde oder zeitweise Unterbrechung eines eingebürgerten Verkehrsbetriebes macht sich nicht bloß für diejenigen, welche gerade zur Vornahme von Ortsveränderungen gezwungen sind, deren Vermittelung er bestimmungsgemäß erleichtert haben würde, störend fühlbar, sondern ist sogar geeignet, weitere Kreise in Mitleidenschaft zu ziehen, die, ohne selbst Bedarf nach Ortsveränderungen zu haben, durch die Betriebseinstellung in ihrer Berufsthätigkeit oder in ihren Erwerbsverhältnissen beeinträchtigt werden, weil ihnen vielleicht der Bezug von Bedarfsgegenständen für ihr Geschäft erschwert oder der Absatz der abzugebenden fertigen Waaren vereitelt wird. Bei Bahnbetrieben ist solches in höherem Grade der Fall, wie bei sonstigen Verkehrsbetrieben, weil sie die Massenbeförderung besorgen. Eine Unterbrechung des Bahnbetriebes vermag zuweilen zur Einstellung anderweiter Gewerbebetriebe, ja selbst zur dauernden Schädigung der heimischen Gewerbthätigkeit und des Handels zu führen[1]).

[1]) K. Hilse: »Der Ausstand der Eisenbahnbediensteten und sein Einfluß auf Gewerbe und Handel« im Polyt. Centralbl. III (1891) 109 ff.

Deshalb gilt es allgemein für eine durch die Verkehrspolitik gebotene und gerechtfertigte Maßregel der Staats- und Gemeindebehörden, die eigenmächtige, dauernde oder vorübergehende Einstellung von Bahnbetrieben, sofern stichhaltige Gründe fehlen, bei Vermeidung des Gleiseinbaurechtes oder des Rechtes zum Fortbetriebe zu verbieten.

Birgt jedoch nicht erst die dauernde, sondern schon die zeitweise Einstellung eines Bahnbetriebes so schwere Mißstände für das allgemeine Verkehrsleben, daß die Staatsgewalt aus Gründen des Gemeinwohles die Betriebsfreiheit des Unternehmers durch das Einstellungsverbot und das Betriebsgebot beschränken darf, was ebensogut für Straßenbahnen wie für Vollbahnen geschieht[2]), so hat von behördlichen Maßregeln, welche darauf abzielen, dem Unternehmer die Möglichkeit zur Erfüllung seiner Obliegenheiten gegen die Allgemeinheit zu erhalten und die hierzu unentbehrlich sind, das Gleiche zu gelten. Sie werden also nicht etwa dadurch, daß sie nebenbei dem Unternehmer zugute kommen und ihn vor dem Verfalle seines Rechtes bewahren helfen, zu unnatürlichen Begünstigungen des Arbeitgeber gegenüber dem Arbeiter, für welche manche sie erklären, sodaß die Behörden keineswegs wegen deren Erlaß den Vorwurf der Voreingenommenheit verdienen. Von den verschiedenen denkbaren Fällen, in welchen eine Hülfe der Behörden nothwendig sein möchte, sind hervorzuheben:

I. Die Ausstände im Verkehrsgewerbe bleiben gemeinüblich nicht darauf beschränkt[3]), daß die Ausständigen die eigene Arbeit einstellen, wobei sie meist nicht einmal die gesetzmäßigen oder vertragsmäßigen Kündigungsfristen abwarten, sondern vorziehen, vertragsbrüchig zu werden, um dem Unternehmer das Heranziehen von Ersatzmännern zu vereiteln. In der Regel wird vielmehr versucht, die Nichtausständigen an der Weiterleistung und Fremde,

---

[2]) z. B. Preuß. GEw § 20.

[3]) K. Hilse: Die jüngsten Arbeiterbewegungen in Wiener Trambahnbetrieben (Ztschr. f. Eisb. u. Dampfsch. III 847); der Ausstand der schottischen Eisenbahnbediensteten (ebenda IV 73 ff.). Ausstände in Straßenbahnbetrieben zwecks Verkürzung der Arbeitszeit und Wegfall von Maßregelungen gab es außerdem z. B. noch in Potsdam, Prag, Graz, Rom, Breslau (Straßenb II 148 165, 171, 178, 201), Lyon, Bordeaux, Marseille, Toulouse (a. a. O. IV 196, 203).

welche in Ersatz der Ausständigen eingestellt werden sollen, an Uebernahme dieser Verrichtungen zu hindern. Hierbei kommt es nicht selten zu Gewaltmitteln (Sperren der Ställe und Remisen, Verhindern der Ausfahrt, thätlichen Angriff gegen Bahnzüge, Zerstörung des Bahnkörpers[4]), deren Gebrauch allerdings strafbar ist. Die Staatsbehörden brauchen jedenfalls die Verübung von Gewaltthätigkeiten, ja sogar den thatsächlichen Ausbruch eines Ausstandes nicht erst abzuwarten, um zur Sache Stellung zu nehmen und zweckdienliche Gegenmaßregeln zu ergreifen, damit der Verkehr aufrecht erhalten und die öffentliche Ordnung nicht gestört werde. Vielmehr genügen untrügliche Anzeichen, daß ein Ausstand vorbereitet oder angezettelt werde, um ihr Eintreten zu rechtfertigen. Dasselbe kann gerichtet sein, dem Ausstande vorzubeugen oder wenigstens Ausschreitungen zu verhüten oder endlich seine Wirkung auf die dabei Betheiligten zu beschränken und für Unbetheiligte abzuschneiden.

a) Gegen einen erst drohenden Ausstand Maßregeln zu ergreifen, hält man bisweilen mit dem gesetzlich gewährleisteten Recht[5]) unverträglich, zum Behufe der Erlangung günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen mittelst Einstellung der Arbeit sich zu vereinigen. Und in der That wird es die behördliche Aufgabe und Machtbefugniß überschreiten, wenn den Werkthätigen im Bahnbetriebe Uebel und Nachtheile angedroht würden, falls sie ihre Dienste einstellen sollten. Deshalb wäre kaum statthaft, die Entziehung der Fahrscheine unter der Androhung, daß die Ertheilung neuer vorenthalten werden würde, denjenigen in Aussicht zustellen, welche Ausstandsgelüste äußern, wohl aber kann nicht gemißbilligt werden, wenn die Behörde ihre Dienste zur Herbeiführung eines Ausgleiches der obwaltenden Meinungsverschiedenheit zwischen Betriebsunternehmer und Bediensteten unter der Bedingung anbietet, daß wäh-

---

[4]) z. B. in Wien durch Thätlichkeiten (Straßenbahn II 167) ebenso in Rom a. a. O. S. 172; in New York wurden gelegentlich des Trambahnstreiks Steine auf das Gleis gelegt, Tunnels unfahrbar gemacht, Schutzmannschaft thätlich angegriffen (a. a. O. II 67), in Chicago kam es zu thätlichen Angriffen mittels Werfen von Steinen und Legen von Sprengstoffen auf die Gleise, a. a. O. I 220, 244 u. 278, in Bordeaux wurden Wartehallen angezündet (a. a. O. IV 292).

[5]) GwO § 152.

rend der Dauer der schwebenden Unterhandlungen der Betrieb aufrecht erhalten wird. Denn sich zum Vermittler zwischen Unternehmer und Arbeiter behufs Ausgleichs von Streitigkeiten und Herbeiführung des Gesellschaftsfriedens aufzuwerfen, ist nirgends verboten und braucht die Freiheit, in den Ausstand einzutreten, nicht zu beschränken, weil ja Niemand gebunden ist, die angebotene Vermittelung anzunehmen. Umgekehrt verursacht die Uebernahme der Vermittelung Arbeit und Zeitverlust, sodaß die Behörde sehr wohl als Gegenleistung den Fortbestand des Betriebes verlangen und ihr den Ausständigen vielleicht wünschenswerthes Eintreten ablehnen darf[6]), falls die gestellte Bedingung für unannehmbar erklärt wird. Nicht zu verwechseln hiermit ist die etwaige Androhung, als Strafe des Arbeitervertragsbruches durch Nichteinhaltung von Kündigungsfristen die ertheilten Fahrscheine zurückzunehmen. Denn der Vertragsbruch ist eine unerlaubte Handlung, welche zu Zweifeln an der Zuverlässigkeit des Thäters Anlaß giebt und folgeweise einen Grund abgeben könnte, wegen erkannter Unzuverlässigkeit die Versagung neuer Fahrscheine eintreten zu lassen.

b) Jeder ausgebrochene Ausstand wirkt wirthschaftlich nachtheilig, weil die Ausgaben für den Lebensbedarf der Betheiligten fortdauern, während der Erwerb ausbleibt, aus welchem jene gedeckt werden. Es müssen deshalb entweder Ersparnisse verzehrt oder Schulden gemacht werden, welche aus der späteren Arbeit wieder einzubringen oder zu tilgen sind. Um nun einer Verarmung und dem daraus entspringenden Nothstande vorzugreifen, kann der Staatsgewalt an schleuniger Beendigung gelegen sein und dies sie zum Angebote ihrer Vermittelung bewegen. Sie darf indeß nach keiner Seite beeinflussen und ihre Macht fühlen lassen wollen, weil sie nicht kraft ihres Amtes zum Handeln berufen ist. Deshalb verlieren etwaige während der Vermittelung vorgefallene Ablehnungen der behördlichen Vorschläge die Eigenschaft, als Widerstand gegen die Staatsgewalt behandelt zu werden. Dieser Umstand hält überwiegend die Behörden von einem Vermittelungsangebote ab, weil dessen Erfolg zweifelhaft ist und es umgekehrt leicht den Vorwurf der Begünstigung des einen gegen den anderen einbringt.

---

[6]) Geschah z. B. in London nach Straßenbahn III 36.

c) Fallen Gewalthätigkeiten der Ausständigen vor, so ist deren Unterdrückung aus Rücksichten auf die öffentliche Ordnung geboten. Wenn die Behörde die Bedrohung oder Verrufserklärung derjenigen, welche weiter arbeiten oder in Ersatz der Ausständigen eintreten wollen, zu verhindern sucht, wenn sie anderweite Störungen des Betriebes (z. B. durch Aufhalten der Züge) vereitelt, so thut sie solches ausschließlich aus Rücksichten für den öffentlichen Verkehr, welcher der Weiterführung bedarf. Allerdings wird mit der ihm verschafften Möglichkeit, seine Obliegenheit gegen die Bevölkerung zu erfüllen und gelegentlich der Betriebsfortführung Einnahmen zu erzielen, die Lage des Unternehmers gegenüber dem Falle verbessert, daß er den Betrieb einstellen, sein Kapital nutzlos liegen lassen, seine Betriebspferde durchfuttern, die Nichtausständigen weiter lohnen müßte und vielleicht noch der Gefahr ausgesetzt wäre, sein Einbaurecht zu verwirken[7]) oder die Sequestration seiner Bahn zu erleiden. Seine Nachgiebigkeit gegenüber den Forderungen der Ausständigen würde in letzterem Falle größer, als im ersteren sein, sodaß die Wirkung des behördlichen Schutzes allerdings den Ausständigen ihr Ziel erschwert. Gleichwohl darf diese Erwägung nicht davon abhalten, auf Betriebsstörungen gerichtete Handlungen zu unterdrücken und die Betriebsfortführung thunlichst zu veranlassen. Eine Begünstigung des Unternehmers gegenüber seinen Leuten stellt ein diesbezügliches Vorgehen jedenfalls nicht ohne Weiteres her. Denn einmal ist fraglich, ob der Arbeiterausstand und die gewaltsame Behinderung des Weiterbetriebes den Thatbestand einer einseitigen Betriebsunterbrechung abgeben würde, der zum Verlust des Einbau- und Betriebsrechtes führen könnte. Sodann ist der mittelbare Vortheil, welcher ihm aus der Fortführungsmöglichkeit gegenüber der Unterbrechungsnothwendigkeit entspringt, nicht der leitende Beweggrund für die einschreitende Behörde, sondern nur deren natürliche Wirkung. Vielmehr gehen alle derarte Maßregeln ausnahmslos aus der Erwägung hervor, daß die Ausständigen nicht berechtigt sind, den öffentlichen Verkehr zu schädigen und zum

---

[7]) Nach der Rechtsprechung des RG stellt er „höhere Gewalt“ her, welche zu beseitigen nicht in der Macht des Unternehmers liegt; Glaser's Annalen 1891 S. 144.

eigenen Vortheile die Allgemeinheit zu beeinträchtigen. Nach frist- und formgerechter Lösung seiner Vertragsverhältnisse zum Unternehmer weitere Leistungen nicht verrichten zu brauchen, ist das einzige dem Werkthätigen zustehende Recht, dessen Beeinträchtigung unerlaubt sein würde. Demgemäß ist die behördliche Einmischung in die Arbeitsverhältnisse der Bahnbetriebe keine unzulässige Bevormundung der Betheiligten, sondern eine ebenso unschädliche wie sachgemäße Staats- bezw. Gemeindehandlung. Man darf eben nicht übersehen, daß abweichend von den meisten übrigen Gewerbebetrieben die Zwecke der Bahnbetriebe nicht bloß auf Förderung des eigenen Nutzens hinauslaufen, sondern der Allgemeinheit zu dienen bestimmt sind. Der Einwand, daß was für die Bahnbetriebe geschieht, billigerweise auch jedem anderweiten Gewerbe gebühre, und daß umgekehrt jede Einmischung, welche bei diesem unerlaubt sein würde, solches auch im Bahnwesen bleiben müsse, trifft nicht zu.

d) Wohl aber darf die Staatshülfe nicht so weit gehen, wie Einzelne verlangen, wegen der großen Tragweite, welche die Einstellung oder Einschränkung des Straßenbahnbetriebes infolge eines Ausstandes für die Allgemeinheit haben müsse, dem Unternehmer zur Fortführung des Betriebes während der Ausstandszeit in Ersatz der Ausständigen Soldaten zur Verfügung zu stellen und dazu zu beurlauben. Hierzu fehlt jede Berechtigung. Selbst bei Staats- oder Gemeindebetrieb wird es bedenklich sein und leicht Vorwurf verdienen, den Ausständigen die Durchführung ihrer Forderungen, welche ja nicht immer unberechtigt sein müssen, in dieser Weise zu erschweren. Privatunternehmungen gegenüber hat es erst recht zu unterbleiben, weil hier die Behörde noch weniger imstande sein wird, richtig zu übersehen, ob nicht vielleicht Eigennutz oder Eigensinn des Unternehmers oder das Verkennen des Umfanges der für ihn aus dem Arbeitsvertrage sich ergebenden Rechte oder sonstige in seiner Person liegenden Umstände die Ausständigen in die Zwangslage gebracht haben, diesen Weg zur Erreichung berechtigter Forderungen zu beschreiten.

II. Jede darauf gerichtete Handlung, einen Bahnzug aufzuhalten, hindert die Vollendung der Fahrt innerhalb der vorgeschriebenen Zeit, hebt damit die Zuverlässigkeit des Betriebes auf, wider-

streitet seiner Zweckbestimmung, ist deshalb mit den Rücksichten für das Gemeinwohl unverträglich und folgeweise behördlicherseits zu hintertreiben[8]).

III. Da der Vertragsbruch im Bahnbetriebe seine Schatten auf weitere Kreise wirft, als in jedem anderen Gewerbe, wo die Unternehmer in der Auswahl ihrer Leute nicht beschränkt sind, während es dort hinsichtlich der Werkthätigen im Außendienste der Fall zu sein pflegt[9]), ist es folgeweise nicht unbillig, dem Vertragsbruche im Bahnbetriebe dadurch vorzubeugen, daß die Behörde als seine Strafe die Einziehung des Fahrscheins ausspricht und die sofortige Neuertheilung eines solchen versagt. Zwar hat die Gesetzgebung bisher die Bestrafung des Vertragsbruches abgelehnt, weil es sich in demselben eigentlich nur um Verletzung der schuldigen Pflicht gegen den Arbeitsgeber handelt, deren Erfüllung meist die Allgemeinheit nicht berührt. Davon weichen die Arbeitsverhältnisse im Bahnbetriebe jedoch ab, weil sie die Allgemeinheit in Mitleidenschaft ziehen können. Denn die Kündigungsfrist hat den Zweck, Zeit zum Aufsuchen von Ersatzkräften und zur Begründung neuer Arbeitsverhältnisse zu gewinnen. Geht sie verloren, so wird der Betriebsunternehmer umsomehr in Verlegenheit gerathen, als die Ertheilung der Fahrscheine an die Ersatzmänner Zeit erfordert und er vor deren Ausgabe ihnen keine Betriebsverrichtungen übertragen darf. Soll es gleichwohl nicht zur Betriebseinstellung kommen, trägt man aber Bedenken, auch nur im vorberegten Umfange den Vertragsbruch zu strafen, so wird der Behörde nichts anderes übrig bleiben, als ausnahmsweise den Betriebsunternehmern zu genehmigen, Ersatzmänner für vertragsbrüchige Leute sofort in den Betriebsdienst einzustellen mit der Beschränkung, daß ihr Beschäftigungsverhältniß aufhört, wenn der Fahrschein ihnen vorenthalten wird.

IV. Indem reichsgesetzlich die Anwendbarkeit der gewerblichen Beschränkung zugunsten der Sonntagsruhe für die Verkehrsgewerbe ausgeschlossen erklärt wurde, ist die Fortführung der Straßenbahnbetriebe an Sonn- und Festtagen gesichert[10]).

---

8) Oben § 174 II 150, 152.

9) Oben § 35 I 82[1] 85[11].

10) GwO § 105i; unten § 180, 181 II 170, 171.

§ 176. Das Gestatten des Salzstreuens.

Weniger zur Abwendung von Gefahren als zur Erhaltung der Betriebsfähigkeit bei Schneewetter und Kälte wird dem Betriebsunternehmer behufs des schnellen und zuverlässigen Fahrbarmachens der Bahn behördlich das Salzstreuen gestattet[1]). Solches geschieht in der Erkenntniß, daß einerseits andere gleich wirksame und zuverlässige Mittel für den gleichen Zweck nicht verfügbar sind, andererseits gerade bei schlechtem Wetter und hohem Schnee die Bevölkerung die Fahrgelegenheit für ihre Ortsveränderungen dringend bedarf und das Einstellen des Bahnbetriebes unliebsam empfinden würde. Daraus folgt, daß die Behörde lediglich zum Gemeinwohle und unter dem Zwange einer Nothlage dazu gekommen ist, das Salzstreuen zu gestatten.

Unter Verkennen des Beweggrundes und der Absicht, welche die Behörden geleitet haben, findet neuerdings ihre bezügliche Maßnahme heftige Angriffe und Verdächtigungen, indem man das Salzstreuen einerseits für gesundheitsschädlich und andererseits für entbehrlich erklärt, weil durch Annahme einer genügenden Anzahl von Arbeitskräften die Bahn von dem Schnee ebenso schnell und wirksam befreit werden könne. Man bezeichnet deshalb die ertheilte Genehmigung zum Salzstreuen für eine Begünstigung der Betriebsunternehmer, durch welche sie zwar namhafte Ersparnisse an Arbeitslohn machen, dagegen andere Verkehrssuchende geschädigt und belästigt würden.

Wäre thatsächlich das Salzstreuen entbehrlich und das Fahrbarmachen der Bahn gleich schnell und wirksam durch Menschenkräfte oder auf andere Weise zu erreichen, sodaß höchstens die Mehrkosten in Frage kommen könnten, so würde sich über die Zweckmäßigkeit, das Salzstreuen zu genehmigen, noch immer streiten lassen. Denn wenn die Kosten der Abräumungsarbeiten die muthmaßlichen Ertragsaussichten aus dem Betriebe der freigemachten Bahn übersteigen sollten, wird der Unternehmer vortheilhafter han-

[1]) Oben § 98 I 299[1]; Siedamgrotzky in Ztschr. f. Thiermed. u. vergleichende Pathologie XII (1886) Heft III; Straßenbahn II 361.

deln, den Betrieb einzustellen als den Mehraufwand zu tragen[2]). Liegt der Behörde an der Fortführung des Betriebes, so darf sie unter den zulässigen Aufräumungsarten die billigere nicht schon um deshalb untersagen, weil sie für andere Unbequemlichkeiten birgt.

Dazu tritt, daß die Vortheile des Salzstreuens bisher durch kein anderes Mittel erreicht sind, weil das gestreute Salz nicht bloß den Schnee zerstört, sondern auch das Gefrieren der Flüssigkeiten und damit Zufrieren der Schienenrillen verhindert. Deshalb darf nicht einmal die sofortige vollständige Beseitigung der salzgeschwängerten Flüssigkeit verlangt werden, weil damit die Gefahr des Zufrierens verbleibt, welches den Fortbetrieb hindern würde.

Daß das Salzstreuen gesundheitsschädlich sei, entbehrt bisher noch des Beweises. Die diesbezüglichen Behauptungen werden später[3]) ihre Widerlegung finden. Würde ihm indeß selbst eine gesundheitsschädliche oder sachbeschädigende Wirkung beiwohnen, so würde gleichwohl das behördliche Verbot des Salzstreuens erst gerechtfertigt sein, wenn eine zwingende Nothwendigkeit für dritte vorläge, für ihre oder ihrer Sachen Fortbewegung gerade die mit salzgeschwängerter Flüssigkeit bedeckten Straßentheile zu benutzen. Letzteres ist jedoch höchstens auf Straßenkreuzungen der Fall, in gleicher Richtung mit den Gleisen durch das Verbot, die Bahn zu benutzen[4]), sogar behördlich ausgeschlossen, da hier die gleisfreien Straßentheile für die Benutzung durch dritte freibleiben. Allerdings wird die Bewegung auf diesen durch die liegen gebliebenen Schneemassen erschwert, sodaß zu deren Ausführung größerer Kraftaufwand gehört. Ihn zu ersparen und die Vortheile der schneefreien Straße für sich zu gewinnen, bestimmt die Besitzer und Führer anderweiter Fahrzeuge, die gleisfreien Straßenzüge oder Straßentheile thunlichst zu vermeiden und ihren Weg auf den schneefreien Gleisen zu nehmen. Hierdurch setzen sie freiwillig sich, ihre Zugkräfte und Fahrzeuge dem aus, mit der salzigen Flüssigkeit in Berührung zu kommen und durch sie beschädigt werden zu können. Sie in diesem polizeivorschriftswidrigen Beginnen zu unterstützen, hat die Be-

---

[2]) Beispiele für die Aufwandshöhe oben 168 II 129[1].

[3]) Unten § 190[IV] II 198.

[4]) Belege oben § 32 I 75[8].

hörde unbedingt keinen Anlaß; noch weniger berechtigt sie dies, den Betriebsunternehmern die schleunige Entfernung der salzigen Flüssigkeit aufzugeben und sie dadurch zu Kostenaufwendungen zu veranlassen, die dazu bestimmt sind, den Störern ihres Betriebes ihr rechtswidriges Verhalten minder nachtheilig bleiben zu lassen und angenehmer zu gestalten.

§ 177. Schutz der Betriebseinkünfte.

Die Berechtigung oder Verpflichtung der Staats- oder Gemeindebehörden, Einrichtungen und Anstalten zu billigen, deren Wirkung auf die Sicherung des Fahrgeldereinganges und die Abwendung von Fahrgelderhinterziehungen gerichtet ist, wird namentlich dann bestritten, wenn eine Belästigung der Fahrgäste damit verbunden ist. Gleichwohl fehlen solche nicht, zu deren Rechtfertigung noch dazu recht gewichtige Gründe vorgebracht werden können.

I. Polizeivorschriftsgemäß darf das tarifgemäße Fahrgeld beim Einsteigen erhoben[1]) und soll es vereinzelt sogar abgezählt bereit gehalten werden. Damit ist behördlich die Verbindlichkeit der Fahrgäste zum Vorleisten durch Vorausbezahlung begründet, obschon kein Rechtsgrundsatz besteht, daß bei Rechtsgeschäften um Handlungen die Zahlung die Vorleistung zu bilden habe. Oeffentlich rechtliche Erwägungen vermögen jedoch die getroffene Maßregel zu rechtfertigen. Weder ist dem Feilhalter von Beförderungsleistungen zuzumuthen, den Fahrgast erst an das Fahrziel zu bringen, bevor er die Zahlung fordern dürfe, noch verträgt es sich mit den Zwecken einer öffentlichen Beförderungsanstalt, daß am Fahrziele vielleicht Weiterungen wegen Erlegung des Fahrgeldes entstehen, hierdurch die Weiterfahrt aufgehalten und die zurückgebliebenen Fahrgäste belästigt werden. Durch Zahlung vor Beginn der Fahrt sind diese Unzuträglichkeiten ausgeschlossen, weil einfach die Mitfahrt abgelehnt, wenn die Zahlung des Fahrgeldes verweigert wird oder aus Geldmangel unmöglich ist. Mithin handelt es sich in der bezüglichen behördlichen Maßregel weniger um die Begünstigung des Betriebsunternehmers, zu welcher eine Berechti-

[1]) Oben § 41 I 103⁶.

gung vielleicht fehlen möchte, sondern um die Abwendung von Belästigungen für die Allgemeinheit und um Sicherung der öffentlichen Ordnung.

II. Nicht minder ist die gemeinübliche[2]) Vorschrift, die Fahrkarten während der Fahrt aufzubewahren und auf Verlangen den Kontrollbeamten vorzuzeigen, lediglich aus öffentlich-rechtlichen Erwägungen als nothwendige Maßregel zur Erhaltung der Ordnung und zum Vorbeugen unerlaubter Handlungen entstanden, während sie vielfach fälschlich für eine unzulässige Begünstigung des Betriebsunternehmers zur Belästigung der Fahrgäste erklärt wird. Allerdings zielt sie darauf ab, Unregelmäßigkeiten in der Fahrkartenausgabe oder dem Erlegen des Fahrgeldes festzustellen, wodurch sowohl Fahrgäste wie Schaffner von Hinterziehungen abgeschreckt werden; auch ist nicht abzuleugnen, daß die Pflicht zum Aufbewahren und Vorzeigen der Fahrkarten lästig und die Vornahme der Kontrolle störend ist. Andererseits sind Fahrgeldhinterziehungen ohne Unterschied, ob sie den Fahrgästen oder Schaffnern zur Last fallen, strafbare Handlungen, deren Verhütung und Verfolgung Aufgabe der Sicherheitsbehörden ist[3]). Ueberdies hat der Betriebsunternehmer kein geringeres Recht, vor Schäden aus einem strafbaren Verhalten Dritter geschützt und in den Stand gesetzt zu werden, verübtes Unrecht festzustellen, wie jeder andere Staatsbürger. Da nun den Betriebsbediensteten anderweite Auflagen im Dienste der öffentlichen Ordnung auferlegt, wodurch sie gewissermaßen zu Hülfspersonen der Polizei gemacht werden[4]), kann nicht einmal unnatürlich und ungehörig erscheinen, daß ihre Mitwirkung zum Aufspüren gegen den Betriebsunternehmer verübter unerlaubter Handlungen Verwendung findet.

III. Die Aufbewahrungs- und Vorzeigepflicht der Fahrkarten, wird zwar deren Nachbildung entgegenwirken und dadurch den Betriebsunternehmer davor schützen, ohne Entgelt Beförderungsleistungen abzugeben, indeß ist auch diese Folge nicht vom Standpunkte der

---

[2]) Oben § 73 I 208[2].

[3]) Oben § 106 I 322ff.

[4]) Angestellte in Gemeindebetrieben werden dadurch jedoch noch nicht zu Gemeindebeamten nach PreußOVG 20. Nov. 1891 (Entsch. XXII 67ff., dessen Begründung sinngemäß zutrifft.

Begünstigung, welche der Unternehmer erfährt, sondern als Vorbeugungsmaßregel von unerlaubten Handlungen aufzufassen. Mag man den Fahrkarten die Eigenschaft von Privaturkunden beilegen, sodaß ihre Nachbildung den Thatbestand der Fälschung herstellt, oder sie für Belege über die Erfüllung schuldiger Verbindlichkeiten auffassen, sodaß ihre mißbräuchliche Verwendung nur die Betrugsstrafe nach sich ziehen würde, so wird doch jedenfalls durch Aufdecken und Verfolgen der That die öffentliche Ordnung gewinnen und das allgemeine Rechtsgefühl Befriedigung finden, sodaß diese Gesichtspunkte die getroffene Maßregel rechtfertigen.

Vierter Abschnitt.

Beschränkungen der Straßenbahnen.

§ 178. Die Grenzen der Betriebsfreiheit.

Die Freiheit des Einzelnen findet ihre natürliche Grenze an dem Rechte der Uebrigen auf Schutz gegen Eingriffe in den eigenen Rechtskreis. Deshalb gilt es für eine der vornehmlichsten Staatsaufgaben, Anstalten und Einrichtungen zu treffen, welche zur Abwendung von Gefahren für Leben, Gesundheit und Eigenthum tauglich sind. Warum seine Durchführung auf dem Gebiete des Straßenbahnwesens ausbleiben dürfe oder wohl gar müsse, ist unerfindlich, sodaß allerdings die Einschränkung der Betriebsfreiheit aus Gründen des öffentlichen Wohles und zur Abwendung von Gefahren und Nachtheilen für Leben, Gesundheit und Eigenthum in das Bereich der staatsbehördlichen Befugnisse und Obliegenheiten fällt.

Ist die Begrenzung der Betriebsfreiheit zwar berechtigt, sind Gebote und Verbote, welche darauf abzielen, die naturgemäßen Nachtheile einer zügellosen Betriebsführung auf das möglichst niedrigste Maß zurückzuführen und den Betrieb seiner ungesunden Auswüchse, soweit sie entbehrlich sind, zu entkleiden, zweifellos zuläßig, so braucht doch noch immer nicht jede behördliche Maßnahme das Richtige zu treffen, indem sie bald über das Einschränkungsbedürf-

niß unnöthig hinausgeht, bald Forderungen stellt, die umgekehrt in ihrer Wirkung entweder neue und dabei größere Gefahren heraufbeschwören oder den Betrieb zu einem so schwerfälligen werden lassen, daß er seiner Zweckbestimmung nicht mehr genügt und die auf ihn gesetzten Erwartungen der Bevölkerung getäuscht werden, wodurch er für diese seinen Nutzen verliert.

Da in derarten Fällen die behördlichen Maßnahmen ihren Zweck nicht nur nicht erfüllen, sondern im Gegentheile die Befriedigung des Bedarfs nach Ortsveränderungen zum Gemeinschaden erschweren würden, ist allerdings im Einzelnfalle ein sorgfältiges Abwägen der Gründe und Gegengründe geboten, bevor Maßregeln getroffen werden, die auf den Umfang und die Art der gebotenen Betriebsleistungen Einfluß üben. Hierbei kann es kommen, daß im vollen Bewußtsein der Gefährlichkeit des Betriebes oder gewisser Betriebseinrichtungen deren Fortbestand zugelassen wird, weil einerseits die Gefahren unvermeidlich sind, andererseits aber der Betrieb für so nützlich oder unentbehrlich anzusehen ist, daß bei Gegenüberhalten seines Nutzens zu dem drohenden Schaden, den er bringen kann, der Erstere überwiegt.

Die Behörden dürfen also trotz der gewonnenen Ueberzeugung, daß ein Betrieb dem Einen oder Anderen Gefahren bringen und Schaden zufügen wird, ihn zulassen, sobald sie seinen Nutzen für die Allgemeinheit erkannt zu haben glauben und in seinem Wegfall einen sicheren Nachtheil für das Gemeinwohl sehen, welcher den Schätzungswerth der aus ihm drohender Schäden übersteigt. Sie haben jedoch die Pflicht, diejenigen Einrichtungen und Anstalten zu verlangen, welche die unvermeidlichen Gefahren auf die äußerste Grenze zurückführen. Das Gefahrengesetz im Straßenbahnbetriebe wird ihnen die sicherste Grundlage geben, wieweit sie in Bahnbeschränkungen gehen dürfen.

Die zutreffenden Maßregeln können auf den Schutz entweder des Unternehmers oder seiner Werkthätigen oder von Außenstehenden abzielen. Wieweit die Lage des Unternehmers infrage kommen darf, hat Besprechung gefunden, sodaß nur noch die Maßregeln zugunsten der Werkthätigen im Betriebe und der Außenstehenden nach Art, Umfang und Zuverlässigkeit zu behandeln bleiben.

§ 179. Das Gefahrengesetz.

Das Gefahrengesetz zeigt die Ordnung und Regelmäßigkeit, mit welcher ein Betrieb Gefahren bringt, unter Berücksichtigung aller einschlagenden Nebenumstände. Da man es im Straßenbahnbetriebe mit zwei Gefahrensarten, Unfällen und Zusammenstößen, zu thun hat, welche abweichende Erscheinungen zeigen, sind beide im Unfallsgefahrengesetze und der Gesetzmäßigkeit der Zusammenstöße zu trennen.

Gefunden wird das Gesetz aus der Zahl der Fälle, in welchen Verunglückungen oder Zusammenstöße stattgefunden haben. Dieselben sind in ihrem inneren Zusammenhange und ihrer Wechselwirkung theils unter sich, theils mit anderen Zuständen, durch welche sie hervorgerufen oder wenigstens beeinflußt wurden, zu beobachten und darzustellen. Mit je größerer Genauigkeit und je vielseitiger solches geschieht, desto deutlicher werden die maßgebenden Ursachen der Ereignisse blosgelegt und damit die Wege gezeigt, auf welchen dem Wirken schädlicher Mächte zu begegnen, die Eintrittsmöglichkeit gleicher Ereignisse abzuschneiden und deren Fällezahl mindestens zu verringern ist.

Denn es beruht auf einem längst als solchen erkannten Irrthume, daß in der Welt etwas völlig plan- und zwecklos, ohne jeden Grund und ohne inneren Zusammenhang mit anderen gleichartigen oder ähnlichen Vorkommnissen geschieht. Vielmehr ist in dem Eintritte und der Wiederkehr verschiedener Ereignisse und Erscheinungen eine gewisse Gleichförmigkeit und Regelmäßigkeit, eine unverkennbare Wechselwirkung und Ordnung festzustellen. Diese bestimmen das Gesetz, von dem Gefahren abhängen und welchem sie unterworfen sind.

Gefunden wird es auf statistischem Wege, indem die Ereignisse gesammelt und nach ihrer inneren Verwandtschaft zusammengestellt werden. Je länger der Zeitraum ist, den die Beobachtungen umfassen, je weiter sie sich in örtlicher Hinsicht erstrecken, je mehr auf die vielseitigen Nebenumstände ohne Unterschied ihres größeren oder geringeren Fernliegens eingegangen wird, desto vollkommener ist das Ergebniß und desto größer seine Verwerthbarkeit.

Denn unverkennbar können drohende Gefahren im Verkehre erst beseitigt oder geschwächt werden, wenn sie nach ihrer Ursache, den näheren Umständen und der Wirkung ihres Eintreffens in ihrer ganzen Vollständigkeit zu übersehen und in ihren sämmtlichen Einzelheiten erkennbar sind. Damit fordert das anzustrebende Ziel der Gefahrenbeseitigung als ersten Schritt die Aufsuchung des Gefahrengesetzes.

Gestaltet sich danach die Gefahrenstatistik zu einem nothwendigen Gliede in der Kette der menschlichen Bestrebungen, das zügellose Walten des Zufalls und die Gefahren im Verkehre zu bekämpfen, indem Einrichtungen geschaffen werden sollen, welche die unerläßlichen Vorbedingungen und Grundlagen für den Gefahreneintritt beseitigen, so muß es als Aufgabe der Staats- und Gemeindepolitik bezeichnet werden, sich dies wichtige Hülfsmittel zur Erfüllung ihrer Aufgaben zu beschaffen. Dies würde eigentlich dahin führen müssen, die Gefahrenstatistik im Straßenbahnbetriebe als Theil der allgemeinen Verkehrsstatistik zu behandeln und als Reichs- bezw. Staats- oder Gemeindeangelegenheit bearbeiten zu lassen. Im Auslande geschieht solches bisweilen in beschränktem Umfange, meist ist man indeß auf Privatarbeiten angewiesen[1]), die noch dazu für die meisten Länder fehlen.

Von den Wahrheiten, welche das Gefahrengesetz lehrt, ist hervorzuheben, daß ziffermäßig nachweisbar die Gefahren verhältnißmäßig mehr fallen, als der Verkehr zunimmt, der Betrieb an Ausbreitung gewinnt und am Orte weitere Ausdehnung erlangt. Solches gilt sowohl für die Zahl wie für den Ausgang der Ereignisse und ist unschwer aus dem Umstande zu erklären, daß mit zunehmender Erkenntniß der Gefahr die eigene Vorsicht wächst und man das eigene Verhalten den herrschenden Verhältnissen anpaßt.

---

[1]) Für Deutschland sind zur Zeit meine Betriebsunfälle und Unfallsgefahrengesetz die einzigen verfügbaren Arbeiten. Die Brauchbarkeit der ersteren ist in der statistischen Korrespondenz, der letzteren in der Ztschr. d. Königl. statist. Bureau anerkannt. Das von Lindheimsche Werk (oben § 11 I 23) bringt hierüber nichts. Die Gefahrenstatistiken des Auslandes sind dürftig, dies gilt selbst von der amtlichen Statistik in Amerika, soweit Unfälle in Frage kommen.

I. Beschränkungen zugunsten der Bediensteten.

§ 180. Schutz- und Fürsorgemaßregeln.

Die Erwägung, daß das Gemeinwohl leidet, wenn der wirthschaftlich Schwächere übermäßig ausgenutzt, zur Ueberanstrengung seiner Kräfte oder zu deren Abgabe gegen unausreichende Löhnung gebracht und nicht vielmehr umgekehrt in die Lage gesetzt wird, nach Verlust seiner Erwerbsfähigkeit als Lohn seiner verbrauchten Arbeitskraft die Mittel für seinen nothwendigsten Lebensaufwand zu erhalten, hat in Verbindung mit der Erkenntniß, daß der Weg der Selbsthülfe bisher die Erreichung einer wirksamen Arbeiterfürsorge und einen ausreichenden Arbeiterschutz nicht hat erreichen lassen, die Staatsgewalt dahin geführt, Arbeiterschutz und Arbeiterfürsorge für eine ihr zukommende Aufgabe zu erklären. Hieraus sind die weitverbreiteten Gesetze hervorgegangen, welche in unterschiedlichem Umfange einerseits die Sicherung der wirthschaftlichen Lage bei weggefallener Erwerbsfähigkeit wegen Alter, Kräfteverbrauch, Krankheit oder Unfall, andererseits die Bewahrung des Arbeiters vor dem Abschlusse ihm schädlicher Arbeitsverhältnisse zum Gegenstande haben[1]).

Im Wege der Gesetzgebung können Angelegenheiten von einer Vielseitigkeit, wie sie die Abgabe der Kraft für die Zwecke gewerblicher Unternehmungen bietet, nur in ihren Hauptrichtungen und Grundzügen geregelt werden, so daß der Staatsverwaltung die Aufgabe verbleibt, ergänzend einzugreifen und aushülfsweise Maßregeln zu treffen, wo Lücken der Gesetzgebung verblieben sind oder die Gesetzgebung vielleicht schon selbst für sachgemäßer gehalten und deshalb bestimmt hatte, daß die Ordnung der Verhältnisse den ihnen näher stehenden Verwaltungsbehörden zu überlassen sei. Letzteres trifft namentlich für die Arbeitsverhältnisse im Bahnbetriebe

---

[1]) Dieselben werden in meiner seit 1891 für die Wintersemester an der Königl. technischen Hochschule zu Berlin eingeführten Vorlesung über „Arbeiterschutz- und Arbeiterfürsorgegesetzgebung" besprochen.

zu, da für sie in weitem Umfange die Unanwendbarkeit der gesetzlichen allgemeinen Arbeiterschutzvorschriften ausgesprochen ist[2]).

Die Staatsbehörden werden also im Bereiche der Straßenbahnen vielfach vor die Frage gestellt sein, ob einschlagende Verhältnisse bereits eine ausreichende Regelung erfahren haben oder erst noch finden müssen, um herrschenden Mißständen vorzubeugen. Denn zwischen Gesetzgebung und Verwaltung liegt der wesentliche Unterschied, daß erstere in jeder Lage und unter allen Umständen die Ordnung von Verhältnissen vornehmen darf, während die Maßregeln der Verwaltung bloß entweder kraft erhaltenen Auftrages oder zufolge gebietender Noth ergehen können. Sie haben deshalb meist die Eigenschaft »polizeilicher Verfügungen« und unterliegen als solche der Anfechtung im Verwaltungsstreit- oder Beschwerdeverfahren[3]).

Dieser Umstand läßt für die Behörden geboten erscheinen, im Einzelnfalle die Zweckmäßigkeit und Zulässigkeit der zu erlassenden Maßregeln nach allen einschlagenden Gesichtspunkten zu erwägen. Es genügt nicht, daß etwas für den Einen gut und ersprießlich sei, um es dem Anderen aufzubürden, für den es lästig oder unerfüllbar sein kann, weil es ihm vielleicht die Möglichkeit abschneidet, seinen Betrieb in erforderlichem Umfange aufrecht zu erhalten, und dessen Einschränkung ihn denkbarerweise nicht erlaubt ist oder doch wenigstens einen allgemeinen Unwillen erregen würde. Das Wohl der Arbeiter ist zwar des Schutzes und der Fürsorge würdig, doch steht das Gemeinwohl über ihm, sodaß bei Widerstreit Beider das Letztere dem Ersteren zu weichen hat.

Von diesem Standpunkte aus werden die einzelnen bisher für ersprießlich gehaltenen oder angeregten Beschränkungen der Bahnbetriebe zugunsten der Arbeiter zu behandeln sein.

§ 181. Die Sonntagsruhe der Straßenbahnbediensteten.

Sonntagsruhe ist in Deutschland für die gewerblichen Arbeiter in dem Umfange eingeführt, daß sie an Sonn- und Fest-

---

[2]) GwO § 6, 105i.

[3]) Oben §§ 20, 125, 129 I 43, 369, 377.

tagen zum Arbeiten nicht verpflichtet und in mannigfachen Betrieben sogar mit ihrem Einverständniß nicht einmal beschäftigt werden dürfen. Die diesbezüglichen Arbeitsbeschränkungen finden zwar auf Verkehrsgewerbe hinsichtlich solcher Verrichtungen keine Anwendung, welche nach der Natur des Betriebes einen Aufschub oder eine Unterbrechung nicht gestatten[1]): gleichwohl ist die Frage dadurch nicht endgiltig abgethan, ob und inwieweit für Bahnbetriebe eine Sonntagsruhe einzuführen möglich oder geboten sein wird, da das reichsgesetzliche Arbeitsverbot durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesraths auf weitere Gewerbe ausgedehnt werden darf und weitergehenden landesgesetzlichen Beschränkungen nicht entgegensteht. Allerdings wird sie nicht im Wege der ortspolizeilichen Verfügung gelöst werden dürfen, sondern nur durch die Landesgesetzgebung endgültig abzuthun sein, sodaß auch fernerhin Versuche der unteren Verwaltungsbehörden, eine ihnen zweckdienlich scheinende Sonntagsruhe für die Werkthätigen im Bahnbetriebe zwangsweise durchzusetzen, mißglücken werden, wie es früheren widerfahren ist[2]).

Zum Gebote der Sonntagsruhe sind die Gesetzgebungen einerseits aus sittlichen und religiösen Gesichtspunkten, um nämlich durch den Besuch des Hauptgottesdienstes dem religiösen Bedürfnisse genügen zu können, andererseits aus der rein menschlichen Erwägung geführt worden, daß nach mehrtägiger Arbeit ein Ruhetag zur Erholung und zum ungestörten Familienleben mit den Seinen ebenso natürlich wie wünschenswerth sei. Nach den leitenden Beweggründen hat man es in den Sonntagsruhegeboten also gleichzeitig mit einem Zwangsruhetage und mit einer religiösen Maßregel zu thun, was für die weitere Erörterung auseinanderzuhalten sein wird. Vornweg ist unbestreitbar, daß den Werkthätigen im Straßenbahndienste ein Ruhetag und die Befriedigung des religiösen Bedürfnisses nicht minder zu gönnen ist, wie jeden anderen gewerblichen Arbeiter. Wenn demungeachtet die Gesetzgebung bisher Abstand nahm, beides ihnen zuzubilligen, so liegt dies daran, daß über die Ausführbarkeit bisher noch Unsicherheit besteht und das

---

[1]) GwO § 105i.

[2]) K. Hilse: Sonntagsruhe V a 30.

Gebot in die allgemeinen Lebensgewohnheiten tief einschneiden würde.

I. Ruhetage genießen die Straßenbahnbediensteten bereits allerwärts, ohne daß sie für die verschiedenen Beschäftigungszweige innerhalb des nämlichen Betriebes gleich zahlreich sind. Sie pflegen in einem gewissen Umfange ohne Kürzung des entfallenden Lohnbetrages zugestanden zu werden, während darüber hinaus verlangte Ruhetage zwar bewilligt werden, dagegen Kürzung des Lohnbetrages dafür nach sich ziehen. Hiermit dürfte sowohl die Ausführbarkeit einzuführender Ruhetage als auch die Ueberzeugung der Betriebsverwaltungen dargethan sein, daß solche zweckmäßig und wünschenswerth sind. Da die verschiedenen Verrichtungen nicht gleich stark die Geistes- und Körperkräfte anstrengen, liegt kein Grund für die Unternehmer vor, allen genau das gleiche Maß von Ruhe zu gönnen, also gleich viele freie Tage ohne Lohnkürzung zu bewilligen, sodaß den bestehenden Einrichtungen eine sachliche Berechtigung nicht abzusprechen ist.

Einzelnen wird öfter als am siebenten Tage, den Anderen seltener ein bezahlter freier Tag gewährt. Hierin würde die Gesetzgebung durch Erweiterung der Zahl dienstfreier Tage nichts ändern können, da sie dem Unternehmer höchstens verbieten darf, den Einzelnen länger als sechs Tage hinter einander zu beschäftigen, ohne ihn gleichzeitig zwingen zu können, Ruhetage zu lohnen; wenigstens hat bisher noch keine Gesetzgebung, welche Zwangsruhetage eingeführt hat, einen Löhnungszwang vorgeschrieben.

Dagegen kann der Bahnbetrieb nicht gleichzeitig die Forderung erfüllen, allen Werkthätigen den gleichen Tag frei zu geben, und den Betrieb im vollen Umfange aufrecht zu erhalten oder zu verstärken; vielmehr würde der ganze Betrieb ruhen, der Arbeits- also auch Betriebsruhetag werden müssen. Betriebsunterbrechungen schädigen indeß die öffentliche Ordnung, beeinträchtigen die Gewerbethätigkeit und den Handel empfindlich, machen sich überdies in allen Lebensverhältnissen unangenehm fühlbar. Deshalb wird wegen ihres nachtheiligen Einflusses ein allgemeiner Ruhetag für die Bahnbediensteten für unausführbar erklärt. Hierbei wird es für absehbare Zeiten verbleiben.

II. Die Unausführbarkeit eines gleichzeitig alle Bahnwerk-

thätigen umfassenden Ruhetages schließt eine allgemeine Sonntagsruhe für dieselben aus. Selbst das mildere Gebot, entweder an jedem Sonntage dem Einzelnen einen Theil des Tages oder ihm in mäßigen Zwischenräumen den vollen Sonntag zur freien Verfügung zu lassen, wird überall auf große Schwierigkeiten stoßen, wo nicht etwa, wie in England, alle Schaustellungen, Unterhaltungen, Ausflüge u. s. w. verboten sind. Denn der Ruhetag bestimmt die Menge, außerhalb der eigenen Häuslichkeit zuzubringen, und verstärkt damit den Bedarf nach Ortsveränderung. Namentlich im Orts- und Vorortsverkehre übersteigt die Zahl der Beförderten an Sonn- und Festtagen gemeinüblich diese der Werktage, weshalb schnellere Zugfolge und anderweite Betriebsverstärkungen unvermeidlich sind, um den Bedarf nur einigermaßen zu decken. Vermehrung der Zügezahl und Entlastung der Werkthätigen sind jedoch mit einander unverträglich, da der vermehrte Betrieb auch vermehrte Mannschaft erfordert, oder umgekehrt das Versagen der erforderlichen Dienstkräfte zur Betriebseinstellung zwingt.

Abgesehen von wenigen besonders ergiebigen Betrieben, welche eine den Durchschnittsbedarf übersteigende Mannschaft halten und lohnen können, zwingt die wirthschaftliche Lage der meisten deutschen Straßenbahnbetriebe[3]) zu einer sachgemäßen Einschränkung der Ausgaben und schneidet damit Anstellungen über den Bedarf ab. Der Zwang, die Mannschaft theilweis am Sonntage freizulassen, führt hier die Unternehmer dazu, entweder Hülfskräfte statt der Freigelassenen einzustellen, was der Betriebssicherheit wenig dienlich ist, oder die Wünsche der Fahrlustigen mangels ausreichender Mannschaft theilweis unbefriedigt zu lassen. Das letztere erregt leicht Mißstimmungen und führt zu Vorwürfen gegen die Unternehmer und Behörden, deren Träger im Urtheile weniger leicht beirrt und in den zu treffenden Maßnahmen unbefangener vorgehen, wie die öffentliche Meinung gewohnt ist. Vor die Wahl gestellt, Verkehrseinschränkungen einzuführen oder geminderte Sonntagsruhe für freiwillig Dienstbereite zuzulassen, wird man in Erwägung aller einschlagenden Verhältnisse leicht geneigt sein, sich für das letztere zu entscheiden.

---

[3]) Oben §§ 158 II 84, 87.

III. Ein derartiges Verhalten wird unter Hinweis auf die hohe sittliche Bedeutung gemißbilligt, welche die Stärkung des religiösen Gefühles durch den Besuch des Hauptgottesdienstes für jeden Einzelnen und die Allgemeinheit füglich haben müsse. Ohne dies zu verkennen, ist andererseits nicht zu unterschätzen, daß der Straßenbahnbetrieb den vom Gotteshause entfernt Wohnenden auf bequeme und billige Weise dessen Erreichen ermöglicht, weshalb umgekehrt mit der Einstellung des Betriebes und Wegfall einer Fahrgelegenheit zur Zeit des Hauptgottesdienstes, besonders bei ungünstiger Witterung, viele zum Kirchenbesuch Geneigte von ihrem Vorhaben abgehalten würden.

Andererseits sichert das Verbot, Bahnverrichtungen zur Zeit des Hauptgottesdienstes in gewissen Zwischenräumen zu leisten, übrigens nicht einmal den Besuch des Gottesdienstes durch die zur Ruhe Gezwungenen. Entweder haben die Werkthätigen das Bedürfniß, Andachten beizuwohnen, dann werden sie seine Befriedigung ohne behördlichen Zwang finden, da bisher wenigstens noch kein Fall festgestellt ist, daß die Betriebsunternehmer diesbezügliche Wünsche abgelehnt hätten, oder es geht ihnen ein solches ab, dann werden sie die erzwungene freie Zeit schwerlich im Gotteshause mit religiösen Betrachtungen, sondern weit eher in weltlicher Unterhaltung mit Lustbarkeiten zubringen. Unter solchen Umständen bedarf es allerdings einer sorgfältigen Abwägung, welche von den möglichen Maßregeln hinsichtlich der Sonntagsruhe dem Gemeinwohle, der Sittlichkeit und der eigenen wirthschaftlichen Lage dessen, zu dessen Wohlfahrt sie bestimmt sein soll, am meisten dienlich ist, sodaß auf diesem Gebiete den Staats- und Gemeindebehörden ein ebenso schwieriges wie dankbares Feld ihrer Thätigkeit noch offen steht.

§ 182. Der Normalarbeitstag.

Bisher hat die Gesetzgebung nur vereinzelt den Forderungen Rechnung getragen, die Dauer der täglichen Arbeitszeit für erwachsene männliche Arbeiter in den einzelnen Gewerbebetrieben festzusetzen. Vielmehr ist überwiegend dafür gehalten, daß jeder Einzelne am Besten selbst bestimmen könne, wieweit seine Kräfte reichen und ein

Erwerbslohn ihm unentbehrlich ist. Hierzu trägt namentlich der Umstand bei, daß nicht bloß die verschiedenen Betriebe unter sich, sondern sogar schon innerhalb des nämlichen Betriebes die verschiedenen Verrichtungen so außerordentlich mannigfache Forderungen an die Arbeitskraft stellen, so sehr abweichende Anstrengungen verursachen, daß eine völlig gleichmäßige Behandlung Aller ebenso unbillig, wie zweckwidrig sein würde.

Was für die Arbeitsverhältnisse im allgemeinen gilt, trifft auch im Straßenbahnbetriebe zu. Die Art des Betriebes übt keinen nebensächlichen Einfluß. So ist z. B. der Schaffnerdienst bei dem Ringbahnbetriebe anstrengender als im Streckenbetriebe, wo einerseits kein ununterbrochener Wechsel der Fahrgäste stattfindet und andererseits nach jedesmaligem Erreichen des Endzieles eine längere oder kürzere Ruhepause entsteht. Die Verrichtungen des Kutschers sind anstrengender, als diese des Stallmannes oder des Vorlegers. Im mechanischen Betriebe werden andere Ansprüche gestellt, wie im thierischen. Diese Ungleichheit in Art und Anstrengung der obliegenden Verrichtungen verhindert eine völlige Gleichheit in Dauer und Gestaltung der Arbeitszeit.

Solange man davon abstehen zu müssen glaubt, für alle Betriebe einheitliche Zeitdauer und gleichliegende Arbeitspausen anzuordnen, wird man innerhalb des nämlichen Betriebes für die verschiedenen Verrichtungen gleichfalls einen gewissen Spielraum lassen müssen. Damit soll nicht etwa geleugnet werden, daß die Staatspolitik den wirthschaftlich schwächeren Arbeiter davor bewahren darf, aus Unverstand oder unter dem Drucke des Mitbewerbs um Arbeit seine Kräfte übermäßig anzustrengen, vielmehr darf sie ihm eine Grenze setzen, über welche hinaus ihm die Verwerthung seiner Arbeitskraft und das Leisten von Verrichtungen untersagt wird. Namentlich kann erst recht im Straßenbahnbetriebe ein gewisses Maß für die Verrichtungen des Einzelnen geboten sein.

I. Ueberlange Arbeitszeit und der Mangel genügender Arbeitspausen würde leicht die Sicherheit des Betriebes ungünstig beeinflussen, weil eine Ueberanstrengung der Kräfte die nöthige Spannkraft und Aufmerksamkeit benimmt. Deshalb fordert der Staatszweck, der übermäßigen Ausnutzung der Arbeits-

kräfte vorzubeugen. Das Uebermaß beginnt indeß erst bei Eintritt einer Erschlaffung und wird füglich für die verschiedenen Dienstverrichtungen und Betriebe ungleich zu beurtheilen sein. Solange Mißstände als solche noch nicht erkannt sind, werden die Staatsbehörden kaum genügende Grundlage für eine Begrenzung der Arbeitszeit nach Dauer und zwischenliegenden Pausen haben. Vereinzelte Versuche nach dieser Richtung haben die erlassenden Behörden schnell wieder fallen lassen, als sie auf eingereichte Verwaltungsklagen die Prüfung ihrer sachlichen Begründung und rechtlichen Zulässigkeit bestehen sollten

Uebrigens ist ziffermäßig nachweisbar, daß allerwärts die Forderungen der Betriebsverwaltung nach Dauer der täglichen Durchschnittsarbeitszeit erheblich gemindert sind, die Zahl der dienstfreien Tage und die Dauer eingelegter Ruhezeiten stetig zugenommen hat, dies alles aber freiwillig geschehen ist und keines behördlichen Zwanges bedurfte. Daß die Beschäftigung an den einzelnen Tagen nicht völlig gleich sein kann, daß bei dem wechselnden im Umfange der täglichen Betriebsdauer und Betriebsleistung für längere Zeit vorher bestimmte Eintheilungspläne der Arbeit unzweckmäßig sind, daß dem Betriebe Fernstehende nie vermögen werden, das Richtige besser zu treffen als der Unternehmer, haben vorurtheilsfreie Behörden niemals verkannt, zumal die Erfahrungen bei den Staatsbahnbetrieben bestätigt haben, daß allgemein zutreffende Grundsätze für die Dauer der Beschäftigungszeit und Zahl der Arbeitspausen bisher noch nicht gewonnen sind.

II. Nachtarbeit wird in den Bahnbetrieben solange nicht zu entbehren sein, als die Betriebsausdehnung nach früherem Beginn und späterem Schlusse verlangt wird. Einzelne Verrichtungen (z. B. Wagenreinigen) werden ausschließlich Nachtarbeit bedingen, um der polizeilichen Vorschrift genügen' zu können, daß die unsauber einfahrenden Wagen gereinigt und nach ihrer Tauglichkeit geprüft früh in Dienst gestellt werden. Hieraus entspringt für die Behörde die Nothlage, Nachtarbeit in beregtem Umfange zu dulden und den auf ihre Einstellung oder Beschränkung gerichteten Bestrebungen keine Folge zu geben, sodaß selbst Klagen der Nachbarschaft über Störungen nicht zu Einstellungsverboten, sondern höchstens zur Aufgabe von Vorkehrungen führen dürfen,

welche die Störungen thunlichst einschränken. Zur Begrenzung der Arbeitszeit des Einzelnen wird eine sachliche Unterlage sogar dann erst gegeben sein, wenn aus der Mitte der Betheiligten über ungebührliche Behandlung Klage geführt wird oder die begründete Besorgniß vorliegt, daß ohne vorbeugende Maßnahmen Gefahren für Leben, Gesundheit oder Sittlichkeit der Betheiligten unvermeidlich sind.

§ 183. Die Art und Höhe der Löhnung.

I. Die von einer Arbeiterpartei verfolgten Bestrebungen, einen gleich hohen Lohn mindestens für alle im nämlichen Betriebe Beschäftigten ohne Unterschied ihrer größeren oder geringeren Geschicklichkeit, besseren oder schwächeren Vorbildung, längeren oder kürzeren Beschäftigung im nämlichen Betriebe, ihres höheren oder niederen Lebensalters zu erreichen, sind bisher nirgends von Erfolg gewesen und haben noch weniger staatliche Anerkennung gefunden. Solange noch Unterschiede in der Gesundheit, Fähigkeit, Kraft, Ausdauer, Arbeitslust und sonstigen menschlichen Eigenschaften bestehen, welche die Leistungsfähigkeit jemandes bestimmen, solange ferner die menschlichen Bedürfnisse noch derart von einander abweichen, daß der Eine zu deren Befriedigung mehr bedarf als der Andere, solange nicht jeder für jede Verrichtung gleich brauchbar ist und die verschiedenen Beschäftigungsarten eine abweichende Anstrengung und Verantwortlichkeit erheischen, solange muß auch die Forderung nach einer gleichmäßigen Löhnung aller für ebenso unbillig wie unerfüllbar erkannt werden.

Demgemäß sind die Löhne weder in den verschiedenen Straßenbahnbetrieben noch für die verschiedenen Verrichtungen des nämlichen Betriebes, ja sogar nicht einmal für die sämmtlichen Angestellten des gleichen Dienstzweiges völlig gleich. Vielmehr wird gebräuchlich mit einem Mindestlohne, der bereits für die einzelnen Beschäftigungsarten ungleich ist und nach der größeren Verantwortlichkeit und der höheren Vorbildung bestimmt wird, welche eine Stellung gegenüber einer anderen verlangt, begonnen, um in gewissen Zeiträumen bei guter Dienstführung bis zu einer Höchstgrenze zu steigen. Da die Aussicht auf den steigenden Lohn man=

chen zum Beharren im Dienste bestimmt, so ist als Wirkung des Lohnsteigerungsverfahrens ein Stamm bewährter, in den Dienstverrichtungen geübter Leute gewonnen, wodurch weiter die öffentliche Sicherheit und die Annehmlichkeit in der Bahnbenutzung gefördert wird. Denn daß im äußeren Dienste erst auszubildende Werkthätige weit eher Fehler begehen und minder kaltblütig drohenden Gefahren gegenüberstehen, wie die mit den Dienstverrichtungen völlig Vertrauten, bedarf keines Beweises. Folgeweise haben allerwärts die Staatsbehörden die vorgebrachten Klagen über die unterschiedliche Behandlung der Bediensteten in der Löhnung für nicht geeignet befunden, um eine Aenderung des eingebürgerten Verfahrens und die Bewilligung gleich hoher Löhne für alle zwangsweise einzuführen, ohne sich jedoch gegen alle Klagen, welche hinsichtlich der Löhnungsverhältnisse bei ihnen vorgebracht wurden, völlig zu verschließen, was aus den Arbeiterkreisen ihnen fälschlich nachgesagt wird.

II. Die wirthschaftliche Selbständigkeit der Werkthätigen ist bisher im Straßenbahndienste jedoch nirgends bedroht gewesen. Ausnahmslos findet Baarzahlung des bedungenen Lohnes statt und ist kein Zwang versucht, die Entnahme von Bedürfnißgegenstände aus bestimmten Lagern zu bewirken. Selbst wo auf den Bahnhöfen Schankwirthschaften eingerichtet sind, geschah solches zur Bequemlichkeit der Leute und ohne deren Beschränkung, in beliebigen anderen Lokalen ihre Zeit zuzubringen und ihr Geld zu verzehren. Vereinzelt wurde der Besuch übelbeleumundeter Schankstätten untersagt, dies Verbot wegen seiner Unausführbarkeit indeß bald wieder freiwillig aufgehoben. Selbst die Uebernahme von Wohnungen in den Bahnhofsgrundstücken ist ausnahmslos in das Belieben der Leute gestellt, soweit nicht das Aufsichtspersonal der Bahnhöfe in Frage kommt. Mithin fehlte bisher der Anlaß zu einem behördlichen Einschreiten.

Allerdings meinen Einzelne, daß die Löhne mit der Ergiebigkeit der Betriebe nicht überall in richtigem Einklange ständen, sodaß ohne Gefährdung des Betriebes höhere Löhne gezahlt werden könnten. Hierauf kommt es indeß so lange nicht an, als gesetzliche Vorschriften fehlen, daß der Lohn in gewissem Verhältnisse zu der Ergiebigkeit des Betriebes, für den die Kraft eingesetzt wird,

stehen müsse, weil der Behörde bis dahin versagt ist, sich um die Lohnverhältnisse zu kümmern. Dazu tritt, daß an keinem Betriebsorte geringere Löhne gezahlt werden, wie sie für ähnliche Leistungen üblich sind, wie schon daraus hervorgeht, daß überall das Kräfteangebot die Nachfrage übersteigt. Deshalb hat den bisherigen Ausständen von Straßenbahnbediensteten weniger die Erhöhung der Löhne als das Erreichen anderweiter Verbesserungen ihrer Lage (z. B. Wegfall der sofortigen Entlassung, Erlangung fester Anstellung, Verschaffung von Altersfürsorge) zu grunde[1]) gelegen.

III. Auf Trinkgelder und Nebeneinnahmen pflegen die Straßenbahnbediensteten nicht angewiesen zu sein, die vielmehr aus den ihnen gewährten ortsüblichen Löhnen ihren Lebensunterhalt ebensogut bestreiten können, wie gleichgestellte Arbeiter in verwandten Berufsfächern, sodaß die Nichtbehinderung von Nebeneinnahmen keineswegs der Absicht, auf Kosten der Fahrgäste[2]) am Lohne zu sparen, zuzuschreiben ist, wie manche angenommen wissen wollen. Hierzu würde vielmehr gehören, daß bei Wegfall üblicher Nebeneinnahmen der Bedarf nach Arbeitskraft zum ausgeworfenen Lohne nicht mehr zu decken wäre. Solches ist indeß namentlich bei den Betrieben von Aktiengesellschaften nicht der Fall[3]). Nun hat zwar unter den Fahrgästen unleugbar die Unsitte Eingang gefunden, den Straßenbahnschaffnern oder Kutschern Trinkgeld zu geben, deren Beseitigung durch den Erlaß von Verboten zur Annahme vielfach verlangt wird. Solche auszusprechen, ist jedoch sowohl für die Behörden, wie für die Betriebsunternehmer bedenklich. Letztere würden zu deren Durchführung die strengsten Maßnahmen androhen und unerbittlich durchführen müssen, was sie in die Verlegenheit bringen könnte, bewährte und zuverlässige Leute entlassen zu sollen, weil sie der Verlockung zur Annahme einer freiwillig gebotenen Gabe nicht widerstanden haben. Schwerlich würden sie dieserhalb in den Tagesblättern Belobigung ernten, während ihre Maßnahme umgekehrt zur Unzufriedenheit und zum Mißbehagen der Mannschaft unvermeidlich führen würden.

---

[1]) Oben § 175 II 155[3].

[2]) Straßenbahn IV 193, 204, V 275.

[3]) Belege werden im dritten Buche erbracht.

Dazu tritt, daß bisher alle Geschenkannahmeverbote ihre Wirkung versagt haben, das Geschenkgeben zu unterdrücken, sobald nicht gleichzeitig Strafbestimmungen gegen den Geber erlassen wurden, der die That des Anderen durch sein Verhalten doch erst anstiftet. Soweit gehende Machtbefugnisse besitzen indeß die Bahnbetriebsunternehmer nicht, daß sie vielleicht Fahrgäste mit Ausschluß von der Fahrt bedrohen dürften, welche verbotswidrig Schaffnern einen herauszugebenden Betrag lassen oder den Kutschern für das Dulden von Gepäckstücken etwas schenken[4]). Müßte die Strafe eine einseitige sein und der Anstifter frei bleiben, so würde durch sie das Gerechtigkeitsgefühl kaum seine Befriedigung finden.

Derlei Erwägungen mögen die Aufsichtsbehörden bisher abgehalten haben, Geschenkannahme- oder Schenkungsverbote zu erlassen, zumal die Durchführung einerseits aussichtslos sein, andererseits für die Mitfahrgäste unliebsam ausfallen würde. Denn die Geschenkgeber gehören zu einem nicht geringen Theile den Minderbemittelten an, welche mit den Geschenknehmern etwa auf gleicher Bildungsstufe und in gleichen Lebensverhältnissen stehen. Durch die Zurückweisung ihrer gutgemeinten Gabe werden sie sich verletzt fühlen und ihrem Grolle in einer Weise Ausdruck geben, welche die anderen Wageninsassen unangenehm berührt. Am allerwenigsten darf der Umstand zum Erlasse von Annahmeverboten führen, daß solche von den arbeiterfreundlichen Tagesblättern empfohlen werden, welche die behördliche Bevormundung der Arbeiter auf jedem anderen Gebiete scharf verurtheilen. Im Gegentheil muß solches den Verdacht wachrufen, daß sich ein geheimer Angriffsplan gegen den Unternehmer dahinter verbirgt. Vielleicht wollen sie durch das Verbot die dadurch in ihrem Einkommen Beeinträchtigten verstimmen und damit die jetzige Zufriedenheit der Bediensteten mit ihren Arbeitsverhältnisse zerstören. Oder sie erwarten mit dem Wegfall der Nebeneinnahmen eine entsprechende Lohnerhöhung. Wer birgt jedoch dafür, daß mit derselben das Trinkgelderunwesen aufhören würde? Das Einschärfen des gesetzlichen Geschenk-Annahmeverbotes durch die Staatsbahnverwaltung hat keineswegs vermocht, die Fahrgäste von ihrer Freigebigkeit abzuhalten oder deren aus-

---

[4]) Oben § 36 I 89[7].

nahmslose Ablehnung zu bewirken. Wie nun, wenn nach bewilligter Lohnerhöhung die Trinkgelder fortdauern? Werden dann vielleicht die Klagen über deren Dulden verstummen? Oder wird man nicht vielmehr zu immer neuen Steigerungen aufgefordert werden, die ebenso vergeblich sein werden, wie die jetzigen? Wird nicht dereinst sogar das Trinkgeldergeben von geschäftsmäßigen Unfriedensstiftern als wirksames Mittel benutzt werden, um die Lohnhöhe immer weiter zu treiben und den Frieden im Bahnbetriebswesen zu trüben? Deshalb ist gerade hier die allergrößte Vorsicht geboten. Denn schließlich würden fortgesetzte Lohnerhöhungen in der Straßenbahnverwaltung zu Lohnzwistigkeiten in Betrieben führen, wo solche ausgeblieben sind.

IV. Daß im Zeitenverlaufe der Unternehmergewinn einzelner Betriebe verhältnißmäßig mehr gewachsen ist, wie die Löhne Steigerung erfahren haben, hat den Gedanken angeregt, die Arbeiter am Gewinne zu betheiligen und so den Nutzen aus dem Betriebe ihnen theilweis zuzuführen. Seine Durchführung wäre indeß nur dann möglich und gerecht, wenn die Bediensteten auch zum Ersatze eines Betriebsausfalles mit herangezogen werden könnten. An Formen hierfür gebricht es indeß beim heutigen Stande der Gesetzgebung. Dazu tritt der verhältnißmäßig große Wechsel unter den Bediensteten, sodaß die Berechnung der einzelnen Gewinnantheile fast unüberwindliche Schwierigkeiten bieten würde und eine Menge Rechtsstreitigkeiten bergen müßte. Wenn z. B. der Betrieb in einzelnen Monaten unergiebig ist, könnten Personen, welche nur in den ergiebigen Monaten thätig waren, aus der Zeit ihres Wirkens einen Gewinn heraus rechnen, den ihnen die Unergiebigkeit zu anderen Zeiten nicht entziehen oder schmälern dürfe. Aus derlei Gründen wird für absehbare Zeit auf eine Betheiligung des einzelnen Arbeiters am Betriebsgewinne nicht zu rechnen sein, während vielleicht schneller das Bestreben Verwirklichung finden dürfte, der Arbeiterschaft als solcher in der Weise eine Betheiligung zuzugestehen, daß ein Gewinnsbruchtheil für Wohlfahrtseinrichtungen zugunsten der Arbeiter auszuscheiden und damit den Betriebsunternehmern zu entziehen ist[5]).

---

[5]) Oben §§ 158, 170 II 84, 136ff., unten § 186 II 188ff.

V. Lohnkürzungen finden theils zur Sicherung des Ersatzes eines aus dem Arbeitsverhältnisse erwachsenden Schadens oder einer für den Fall gewisser Zuwiderhandlungen verabredeten Strafe statt. Sie sind zuläßig, soweit sie die gesetzlichen[6]) Grenzen nicht überschreiten.

Ordnungsstrafen[7]) gegen ihre Bediensteten zu verhängen, halten die Betriebsverwaltungen für nothwendig, um die gewissenhafte Erfüllung der dienstlichen Obliegenheiten zu sichern. Umgekehrt halten die Bediensteten jene Maßregel für unbillig, sodaß wiederholt Klagen darüber in die Tagesblätter gedrungen sind und zum Verlangen geführt hatten, daß die Bahnaufsichtsbehörden dem Straferlasse und namentlich Lohnabzügen entgegen wirken sollten. Insofern indeß reichsgesetzlich jedem Arbeitsgeber in beschränktem Umfange die Befugniß zugestanden ist, als Strafe Abzüge bis zu ein Viertel des fälligen Lohnes zu machen, sind die Behörden machtlos, den Straßenbahnbetriebs-Unternehmern die Ausübung des gesetzlichen Rechtes zu untersagen, weil ihre Maßnahme dem geltenden Rechte widerstreiten würde und außerdem in der reichsgesetzlichen Zulassung von Strafabzügen das Anerkenntniß liegt, daß Vertragsstrafen keineswegs den Staatszwecken widersprechen, sondern mit den Arbeitsverhältnissen und dem Gemeinwohle verträglich sind.

§ 184. Weitere Arbeiterschutzmaßregeln.

Die allgemeinen zum Schutze der gewerblichen Arbeiter gegebenen Satzungen des Gewerberechtes sind sogar für solche Straßenbahnen nur beschränkt anwendbar, welche der Gewerbeordnung unterstehen. Damit soll jedoch nicht ausgesprochen sein, daß die Werkthätigen im Bahnbetriebe eines staatsbehördlichen Schutzes nicht theilhaft zu werden brauchen. Im Gegentheile ist auch für sie das Schutzbedürfniß anerkannt und Staatsfürsorge geplant, ohne daß bisher jedoch über die hierfür zweckdienlichen Maßnahmen Klarheit gewonnen ist, weil einander widerstreitende Rücksichten des Gemeinwohles in Frage kommen. Im einzelnen werden auseinanderzuhalten sein:

---

[6]) GwO § 119a.
[7]) Oben § 89 I 271.

I. Eine Beschäftigung von Kindern und weiblichen Personen findet zur Zeit in den Straßenbahnbetrieben nicht statt, obschon vereinzelt Frauen zu schriftlichen Arbeiten im inneren Dienste verwendet werden. Zur Nothwendigkeit, sich schlüssig zu machen, in wieweit Ausnahmen von den allgemein gültigen Grundsätzen zuzulassen oder umgekehrt weitere Beschränkungen angezeigt seien, fehlt somit jeder Anlaß.

II. Jugendliche Arbeiter sind nur im Vorlege- und Vorspanndienste der Pferdebetriebe verwendet[1]), fehlen dagegen in Betrieben mit mechanischer Triebkraft. Da ihre Beschäftigung überwiegend in freier Luft zu leisten ist, ihre Verrichtungen überdies keine besonders gefährlichen sind, ist ein gesundheitsschädlicher Erfolg kaum zu besorgen. Umgekehrt würde eine allzugroße Einschränkung der täglichen Beschäftigungsdauer und das Gebot vieler Arbeitspausen mit den Forderungen des Betriebes schwer übereinstimmen, sodaß deren Einführung die Unternehmer bestimmen müßte, von der Beschäftigung jugendlicher Arbeiter Abstand zu nehmen. Andererseits bildet sie eine zweckmäßige Vorschule für höhere Dienststellungen und giebt einer Anzahl jugendlicher Personen Gelegenheit zu lohnender, gesunder und gefahrloser Verwerthung ihrer Kraft.

III. Die verbreitete Annahme, daß das Leben und die Gesundheit der Werkthätigen im Straßenbahndienste mehr bedroht sei als bei sonstigen Straßengewerbebetrieben, hat mittlerweile ziffermäßige Widerlegung gefunden[2]). Nicht zum geringsten Theile ist dies dem Umstande zuzuschreiben, daß die Betriebsverwaltungen es an Schutzvorrichtungen und Unfallverhütungsvorschriften in ausgiebigster Weise nicht haben fehlen lassen, selbst wenn Unkosten damit verbunden waren, ohne daß es erst einer behördlichen Aufforderung hierzu bedurfte. Im Gegentheile wurden manche Vorschläge der Behörden lediglich deshalb, weil sie geeignet waren, die Gefahren zu erhöhen, abgelehnt, wie die Einführung offener Sommerwagen, auf denen die Fahrgelderhebung

[1]) Polizeiliche Fahrscheine werden nur an mindestens 18 Jahr alte Personen ertheilt; oben § 35 I 82[1].

[2]) K. Hilse: UnfallsgG §§ 50—52 S. 179ff.

während der Fahrt gefahrvoller ist, als in geschlossenen. Dies zeigt, daß die behördlichen Maßregeln zum Schutze der Werkthätigen bereitwilliges Entgegenkommen bei den Betriebsunternehmern finden werden, sofern sie nicht etwa völlig zwecklos und dabei umständlich sind.

a) Zu den Verrichtungen im Außendienste gehört große Aufmerksamkeit, die sehr leicht mit Aufhören der Nüchternheit verloren geht. Hieraus entspringt für die Betriebsunternehmer die Zwangslage, Trunkenheit im Dienste wegen der daraus zu besorgenden Gefahren für die Betreffenden und den Verkehr auf das strengste zu unterdrücken und als Grund sofortiger Entlassung gelten zu lassen. Dies Verhalten wird vielfach für eine übergroße Härte erklärt, deren Milderung herbeizuführen die Bahnaufsichtsbehörden angegangen werden. Solches geschah zur Unzufriedenheit der Antragsteller bisher vergeblich, weil die verhängnißvollen Folgen der Trunkenheit[3]) im Straßenverkehre ziffermäßig bereits festgestellt sind und deshalb das Umsichgreifen dieses Zustandes von den Behörden nicht gefördert werden darf.

b) Bisweilen ist auch das außerdienstliche Verhalten der Werkthätigen von den Betriebsunternehmern zu regeln und zu beaufsichtigen versucht worden. Das Mißbehagen darüber hat zum Anrufen der Behörden behufs Abstellung geführt, ohne einen Erfolg zu erzielen. Denn allerdings wird der Betriebsunternehmer mindestens bezüglich derjenigen Werkthätigen, welche im Außendienste beschäftigt werden und deshalb mit den Fahrgästen in stetigen Verkehr kommen, darauf achten dürfen, daß sie nicht zu Ausschreitungen neigen, und aus deren Vorkommen außerhalb des Dienstes den Schluß ziehen können, daß im Dienste gleiches nicht ausgeschlossen ist. Dazu tritt, daß den Aufsichtsbehörden zwar das Recht zuzugestehen ist, die Anstellung Unzuverlässiger zu verhindern, nicht aber umgekehrt den Unternehmer zu zwingen, jemanden für zuverlässig zu halten und weiter zu beschäftigen, zu dem er das Vertrauen verloren hat.

Aus Erwägungen dieser Art ist streitig gewesen, ob in Wien[4])

---

[3]) A. a. O. § 48 S. 177.
[4]) Oben § 175 II 155[3].

die Behörden nicht vielleicht zu weit gegangen waren, als es sich um Beilegung der Zerwürfnisse zwischen Betriebsunternehmern und Werkthätigen im dortigen Trambahndienste handelte. Denn Gegenstand des Ausgleiches waren Uneinigkeiten über die Arbeitsbedingungen und Löhnungsverhältnisse; weil jedoch ein ausbleibender Ausgleich zur Arbeitseinstellung mit den vielfachen Nachtheilen führen konnte, welche der Allgemeinheit aus solcher unvermeidlich drohen, ist ein Eintreten der Behörde keineswegs ungebührlich und jedenfalls zweckmäßig.

c) Wenn ein Arbeiterausschuß[5]) die auf ihn gesetzten Erwartungen zu erfüllen geeignet und seine Einführung zweckmäßig ist, so sollte gerade auf dem Gebiete der Straßenbahnen dessen Bildung behördlicherseits begünstigt werden, weil hier die Störung eines friedlichen Verhältnisses zwischen Arbeitsgeber und Arbeitsnehmer weitere Kreise in Mitleidenschaft zieht. Gleiches gilt von Arbeitsordnungen. Die fehlende gesetzliche Pflicht zur Bildung des Einen und zum Erlasse der Anderen, benimmt selbst dort, wo für Straßenbahnbetriebe die Anwendbarkeit des Gewerberechtes wegfällt, den Behörden nicht das Recht, auf ihre Einführung hinzuwirken. Namentlich dürfen die Gemeindebehörden in den Einbauverträgen, Staatsbehörden in den Genehmigungsscheinen diesbezügliche Einrichtungen fordern.

§ 185. Schutz der Dienststellung.

Die staatliche Fürsorge für die Straßenbahnbediensteten bleibt bei der Ausdehnung der allgemeinen Alters-, Invaliditäts-, Kranken- und Unfallsfürsorge auf sie beschränkt[1]). Das Wohlwollen der Gemeinden reicht nicht einmal soweit.

I. So kann es denn kommen, daß von dem Wechsel der Betriebsunternehmer das Schicksal der Bediensteten abhängt und deren Hoffnung darauf, durch gewissenhafte Diensterfüllung eine Lebensstellung sich zu sichern, getäuscht wird, sobald den neuen Unternehmer Sparsamkeitsrücksichten dazu treiben, billigere und

---

[5]) Oben § 122 I 364.

[1]) Oben §§ 77—80, 170 I 220f., II 136f.

jüngere Kräfte statt diese des Betriebsvorgängers anzunehmen[2]). Die Unbilligkeit dessen hat die Stadtgemeinde Frankfurt bereits gefühlt, weshalb in dem neuen Vertrage vorbehalten wurde, wegen der Weiterbeschäftigung der Werkthätigen des jetzigen Unternehmers noch vor Ablauf des Einbaurechtes eine nachträgliche Vereinbarung[3]) zu treffen. In Preußen hat der Staat bei Ausübung des ihm vorbehaltenen Rechtes zur Uebernahme von Straßenbahnen gesetzlich in die mit den Beamten und Arbeitern bestehenden Verträge einzutreten[4]). Umgekehrt hat die Berliner Gemeindebehörde das Ansuchen eines Betriebsunternehmers abgelehnt[5]), gegen Ueberlassen einer Mitwirkung bei der Errichtung und Verwaltung einer Pensionskasse für die Bediensteten sich zu verpflichten, bei Erwerb der Bahnanlage durch die Stadt oder bei deren Ueberlassung an einen Dritten nach Ablauf des jetzigen Einbaurechtes die Mannschaft der Betriebsvorgänger gegen Ueberweisung der Kassenbestände zu übernehmen bezw. dem Dritten aufzugeben. Man sah in diesem Verlangen eine unbequeme Last, welche die Höhe der künftig erreichbaren Vortheile aus dem Bahnbetriebe oder der Betriebsvergebung ungünstig beeinflussen könnte.

Unverkennbar wird allerdings die Pflicht für jeden neuen Betriebsunternehmer lästig sein, die Werkthätigen des Betriebsvorgängers und die Fortführung seiner Wohlthätigkeitseinrichtungen zu übernehmen. Sie kann vielleicht auch, weil Aufwendungen mit ihr verbunden sind, die Höhe des gebotenen Entgeltes ungünstig beeinflussen. Diesen etwaigen Nachtheilen für die Gemeinde und den künftigen Unternehmer stehen indeß als unableugbare Vortheile gegenüber, daß eine im Dienste wohl geübte Mannschaft weiter wirken und dadurch die Unbequemlichkeit schwinden wird, welche der vollständige Wechsel der Mannschaft für die Bevölkerung mit sich bringen müßte. Die etwaige Einnahmeschmälerung für die Gemeinde infolge des niedrigeren Abgabenbetrages würde jedoch ausgeglichen durch den Wegfall der Nothwendigkeit, für viele Erwerbslose aus Gemeindemitteln einzutreten, welche früher im Bahn-

[2]) Dies wird z. B. in Düsseldorf befürchtet nach Straßenbahn V 252.
[3]) Vertrags § 24 in Straßenbahn IV 134.
[4]) GEw § 30.
[5]) Ztschr. f. Lok. u. Straßenb. VIII 11 ff.

dienste thätig waren und nach ihrer Entlassung bei ihrem vorgerückten Alter neue Beschäftigung nicht finden können, während sie in dem bisherigen Wirkungskreise noch lange hätten fortwirken können. Endlich ist kaum für sittlich und billig zu erklären, daß aus engherzigem Eigennutze im Betriebsdienste ergraute Bedienstete durch einen Unternehmerwechsel die Früchte ihres Diensteifers und ihrer Pflichttreue verlieren, unverschuldet um ihre Stellung kommen und in die traurige Lage gebracht werden, auf Armenunterstützung angewiesen zu sein. Mithin zeugt es von keinem großen Wohlwollen für die auf Verwerthung ihrer Arbeitskraft Angewiesenen, wenn engherzigen Sparsamkeitsrücksichten ein so weiter Spielraum gelassen wird, daß Vorkommnisse der beregten Art eintreten können.

Umgekehrt entspricht es dem Geiste der Zeit, welcher auf die verbesserte wirthschaftliche Lage der Arbeiter gerichtet ist, ihnen deren Früchte zu sichern und ihre wirthschaftliche Wohlfahrt zu fördern, wozu die Begründung einer Uebernahmepflicht förderlich ist. Dem Staats- und Gemeindewohle wird zweifellos durch Wecken der Arbeitslust mehr gedient, wie durch eine Vermehrung der Gemeindeeinkünfte auf Kosten der arbeitenden Klassen.

II. Welchen Werth die Straßenbahnbediensteten auf die Dauer und Sicherheit ihres Dienstverhältnisses legen, hat der Ausstand in den Wiener Tramway-Betrieben[6]) gezeigt. Hier spielte das Verlangen nach Schutz vor willkürlicher Entlassung oder Lohnverkürzung einen Hauptbeweggrund. Daß jedoch die Ausständigen einen sicheren gegenwärtigen Nachtheil durch den Lohnausfall während der Ausstandsdauer wagten, um einer befürchteten künftigen Entlassung vorzubeugen, die vielleicht ausbleiben konnte, beweist die Tragweite, welche sie einer zweifelhaften Zukunft beilegen. Und in der That ist in späterem Lebensalter ein Wechsel in der Berufsthätigkeit verhängnißvoller, weil neue Beschäftigung schwerer zu finden ist und man minder schnell die neuen Verrichtungen erlernt. Gleichwohl geht der Staatsverwaltung die Macht ab, den Unternehmer in seinem Entlassungsrechte zu beschränken. Anders steht dies bei den Gemeindebehörden, denen die Befugniß beiwohnt, die

---

[6]) Ztschr. f. Eisb. u. Dampfsch. III 847.

Einbaugenehmigung von einer Verpflichtung des Bewerbers abhängig zu machen, unter den Arbeitsbedingungen die Wünsche nach günstiger Regelung des Entlassungsrechtes zu erfüllen.

§ 186. Zuschußkassen für Erwerbsunfähige.

Fürsorgliche Verwaltungen halten die gesetzliche Alters- und Invalidenrente für unausreichend, um den Lebensabend im Straßenbahndienste durch Alter oder Betriebskrankheit Erwerbsunfähiggewordener sorgenfrei zu gestalten, zumal die durch Betriebsunfälle Erwerbsunfähigen $66^2/_3$ % ihres früheren Lohnes, also erheblich mehr erhalten würden. Die Verwirklichung des Gedankens, Zuschußkassen zu begründen, wozu die Mittel den Betriebseinkünften entnommen werden sollen, stößt indeß auf verschiedene fast unbesiegbare Bedenken, deren größtes die verhältnißmäßig kurze Betriebsdauer der Unternehmungen ist. Denn wo das Einbaurecht früher abläuft, kann für Diejenigen nicht mehr gesorgt werden, welche bis dahin erwerbsfähig bleiben, um in jenem Zeitpunkte erst die Erwerbslosigkeit zu erreichen. Ebenso wird die weitere Sorge für Personen, welche bisher die Fürsorge genossen haben, abgeschnitten, weil die Betriebsunternehmer über die Dauer ihres Unternehmens hinaus keine Einkünfte beziehen.

Besteht vielleicht eine sittliche Pflicht, aus dem eigenen Ueberflusse für Erwerbslose zu sorgen, deren Kräfte man bis zu ihrem Versagen für sich ausnutzte, so hört sie doch jedenfalls mit dem Wegfalle eigener Einkünfte auf. Niemandem wird verargt, nur bis zu seinem Ende zu sorgen und unterlassen zu haben, die bisher von ihm Unterstützten auch noch für spätere Zeit sicher zu stellen, sofern er selbst sich hätte einschränken müssen, um diesen Zweck zu erreichen. Was für den Menschen gilt, muß auch für die Rechtsperson anwendbar sein. Ihre Bestandfähigkeit gleicht dem Leben, ihr Ende dem Tode. Sorgen ihre Vertreter für verdienstvolle Werkthätige auf die Dauer des Unternehmens selbst bei verlorener Erwerbsfähigkeit des Betroffenen, so haben sie ihrer sittlichen Pflicht voll und ganz genügt. Ja sie dürfen gesetzlich kaum weiter gehen und Verpflichtungen schaffen, welche über die Dauer des Unternehmens reichen und

dessen Auflösung aufhalten würden. Denn in erster Linie sind sie Verwalter des ihnen anvertrauten Vermögens; ihr Gefühl darf erst sprechen, nachdem sie ihrer Pflicht genügt haben und soweit es mit dieser noch verträglich ist. Handeln sie anders, so sind sie strafbar. Sich dem auszusetzen, kann niemandem zugemuthet werden, weil jede strafbare Handlung gegen die Sitten verstößt und es deshalb nicht sittliche Pflicht sein kann, gegen das Sittengesetz wohl zu thun. Schwerlich kommt die Zeit des Crispinus wieder, in welcher verbotene Handlungen zum Besten der Nothleidenden für wohlgefällig erklärt wurden.

Sind indeß Verwaltungen und Unternehmer sittlich höchstens auf die Dauer des Bestandes für erwerblose Werkthätige fürsorgepflichtig, so fragt es sich weiter, wer wohl auf spätere Zeit (nach Bestandsübergang) in die Fürsorge einzutreten hat. Denn daß es für die Erwerbslosen außerordentlich hart sein würde, durch Ablauf des Einbaurechts der bisherigen Unterstützung beraubt und der Noth ausgesetzt zu werden, liegt auf der Hand. Gilt indeß für die Bestandsdauer des Unternehmens und der Einkünfte die Fürsorge für sittlich geboten, weil sie gewissermaßen die Abtragung einer Schuld des Kapitals gegen die Arbeit darstellt, so muß naturgemäß die fernere Fürsorge dem Nachfolger im Unternehmen zufallen, indem sie durch Leistungen für den Bahnbetrieb entsteht, also auf dem Betriebe und nicht dem Unternehmer haftet, gegen welchen, so lange Einkünfte erzielt werden, der Werkthätige denselben sittlichen Anspruch darauf behält. Wer die Vortheile aus den verflossenen Leistungen überkommt, hat deshalb in die entsprechenden sittlichen Verbindlichkeiten einzutreten. Demgemäß läßt sich die sittliche Pflicht der Gemeinde-Vertretungen und -Verwaltungen, welche aus dem Straßenbahnbetriebe Nutzen ziehen, nicht verkennen, sich dessen Werkthätigen anzunehmen und sich bei Begründung von Zuschußkassen für Werkthätige zu betheiligen, wozu die Zusage genügen wird, die Betriebsnachfolger zum Eintritte bezw. zur Uebernahme der Bestände und Mannschaft des bisherigen Unternehmers zu bestimmen, wofern sie auf deren Einrichtung und das Bemessen der Rücklagen Einfluß erhalten[1]. Bisher sind aller-

---

[1]) K. Hilse: Darf die Mitwirkung der Gemeindeverwaltungen zur Grün-

dings derartige Ansuchen ausnahmslos abgelehnt und damit Zuschußkassen vereitelt. Die Schuld des Mißlingens derarter Bestrebungen und des Ausbleibens einer sachgemäßen Fürsorge für erwerbsunfähige Straßenbahnbedienstete fällt mithin den Gemeinde- und nicht den Straßenbahnverwaltungen zur Last.

II. Schutzmaßregeln zugunsten der Außenstehenden.

§ 187. Personen und Gegenstände des Schutzes.

Schutzbedürftig sind sowohl die Fahrgäste als auch Personen, welche zu dem Betriebe in keinerlei rechtlicher Beziehung stehen, sondern mehr oder weniger unwillkürlich mit demselben in Berührung kommen, weil sie vielleicht im Straßenverkehre die Gleise zu überschreiten oder zu überfahren haben oder gelegentlich anderweiter Verrichtungen durch den Bahnbetrieb betroffen werden. Sie werden gemeinüblich in der Bezeichnung Straßengänger zusammengefaßt. Die einzelne Maßregel wird bald nur Fahrgästen, bald nur den Straßengängern, bald beiden zugleich dienlich sein, weshalb ihre Trennung danach, zu wessen gunsten sie erlassen wurde, nicht streng durchgeführt werden kann.

Schutzbenöthigte Gegenstände sind die Gesundheit, das Leben, das Eigenthum und die persönliche Freiheit vor Störungen oder Belästigungen durch Dritte. Hiernach ist eine Zusammenstellung und Sichtung der Staatshandlungen eher angänglich.

Was für oder wider eine vorgeschlagene Maßregel, um deren Erlaß es sich handelt, spricht, wird in jedem Falle vorurtheilsfrei und sorgfältig zu erwägen sein. Denn daß es jemals eine geben wird, die ohne jemandes Belästigung oder Beeinträchtigung durchzuführen wäre, und deren Wirkung für Alle eine gute sein müsse,

---

bung einer Alters- und Hinterbliebenen-Fürsorge für Straßenbahnbedienstete gefordert werden? (Ztschr. f. Lok. u. Straßenb. VIII 11.)

sodaß nicht etwa anderweite Gefahren aus ihr erwachsen könnten, ist stark zu bezweifeln. Vielmehr wird ausnahmslos dem Vortheile auf der einen, ein Nachtheil auf der anderen Seite gegenüber stehen.

A. Gesundheitspflege im Straßenbahnverkehre.

§ 188. Allgemeine Gesichtspunkte.

Neuerdings wird auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens der Gesundheitspflege besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Deshalb kann es nicht befremden, daß im Straßenbahnverkehre behördliche Maßnahmen angetroffen werden, die aus Gesundheitsrücksichten erlassen wurden, und daß die öffentliche Meinung Forderungen stellt, deren Nichtbefriedigung angeblich zur Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit führen würde[1]). Behaupten zu wollen, daß hierbei überall das Richtige getroffen, nirgends zu wenig gewährt oder zu viel gefordert, überdies jede einzelne Maßregel in ihrer Wirkung zutreffend und zweckmäßig sei, würde sehr gewagt sein. Ein schwerwiegender Fehler ist namentlich schon darin zu erkennen, daß die Verantwortlichkeit für die Befolgung der bezüglichen staatsbehördlichen Anordnungen ausschließlich nur den Bahnverwaltungen und Bahnbediensteten zugewiesen ist, daß die Gebote bezw. Verbote sich nur gegen diese und nicht gleichzeitig gegen die Fahrgäste richten und daß wirksame Mittel versagt geblieben sind, den behördlichen Maßregeln bei den letzteren Geltung zu verschaffen. Verlangt z. B. das Gemeinwohl, daß den Bahnfahrgästen jede Ansteckungsgefahr fern gehalten werde, so genügt es nicht, daß augenscheinlich Kranke von der Mitnahme ausgeschlossen werden dürfen, sondern es muß bei Strafe verboten sein, daß Kranke sich allgemeiner Fahrgelegenheiten bedienen, oder daß deren Angehörige sie solchen zuführen. Denn die Gefährlichkeit und Ansteckungsfähigkeit der meisten ansteckenden Krankheiten beginnt nicht erst in demjenigen Zeitpunkte, wenn ihr Vorhandensein äußerlich untrüglich zu erkennen ist.

Bei dem natürlichen Bildungsgrade der Schaffner ist es ferner

---

[1]) Ztschr. f. Transportw. VIII (1891) 438 ff.

verfehlt, ihrem Urtheils- und Erkenntnißvermögen die Entscheidung anzuvertrauen, ob die Erscheinung jemandes andere abstößt oder für diese gefährlich werden kann.

§ 189. Der bestehende Gesundheitsschutz.

Daß die Behörden an sich befugt sind, Einrichtungen zu verhindern, welche Gefahren für Leben und Gesundheit bergen, oder Anstalten zu verlangen, welche drohende Gesundheitsstörungen zu beseitigen geeignet sind, kann einem rechtlichen Bedenken nicht unterliegen, da von der Allgemeinheit oder von Einzelnen Gefahren abzuwenden zur polizeilichen Aufgabe gehört[1]). Bei ihren diesbezüglichen Maßregeln haben sie indeß pflichtgemäß abzuwägen, ob im gegebenen Falle die Besorgniß einer Gesundheitsstörung bei Bestehenlassen gewisser Zustände dringender ist als die Nachtheile sind, welche die zu ihrer Beseitigung dienlichen Anstalten bringen würden. Damit gehört die Frage: wieweit die Polizei mit Forderungen für die Gesundheitspflege gehen darf, dem Gebiete der Politik an. Die bisher zum Ausdrucke gelangten polizeilichen Forderungen sind im wesentlichen folgende:

I. Verboten zu sein pflegt[2]) die Mitnahme von Personen, welche durch abstoßende Krankheitserscheinungen oder unreinliches Aeußere die Mitfahrenden belästigen würden, wogegen die Pflicht, ja sogar schon die Berechtigung den Schaffnern gemeinüblich abgeht, von der Mit- oder Weiterfahrt Personen auszuschließen, welche augenscheinlich mit schweren inneren Krankheiten behaftet sind und als ihr Fahrziel eine Krankenanstalt bezeichnen. Deshalb erscheinen die bisherigen Maßregeln unausreichend. Kann zwar abstoßendes Aeußere Ekel erregen und in dessen Verfolg vielleicht für andere die Ursache zu Erkrankungen abgeben, so werden gewisse Krankheitsformen für andere noch weit eher gefährlich werden, die, ohne eine abstoßende Erscheinung zu verursachen, Ansteckungsstoffe ausströmen lassen, z. B. Schwindsucht. Gleichwohl darf der Schaffner derart Behaftete nicht ausschließen und würde

[1]) z. B. ALR II 17 § 10.
[2] Belege oben § 36[7] I 89.

selbst einem Verlangen der Fahrgäste keine Folge geben dürfen, ohne sich der Bestrafung auszusetzen[3]). Die Polizei wird also kaum umhin können, die bezüglichen Vorschriften einer sachgemäßen Umgestaltung und Erweiterung dahin zu unterziehen, daß den an ansteckenden oder ekelhaften Krankheiten Leidenden die Benutzung der Straßenbahnen bei Strafe verboten wird, welche sie selbst und diejenigen trifft, die sie dazu bestimmt oder dabei begleitet haben[4]). Selbst die Strafen und vermögensrechtlichen Wirkungen einer fahrlässigen Körperverletzung oder Tödtung würden, wenn andere davon betroffen werden, zu verhängen sein.

II. Die Verbreitung der Tuberkulose im Straßenbahnverkehre wird weniger aus dem Aufenthalte von Lungenkranken im Wagen, als durch deren Auswurf in dieselben zu befürchten sein, weshalb es einer gesundheitspolizeilichen Ermittelung bedarf, ob in den von Tuberkulosen benutzten Bahnwagen dauernd die Krankheitskeime haften bleiben, oder ob die gewöhnliche Reinigung der Wagen, für welche der Unternehmer gemeinüblich zu sorgen hat, zur Entfernung etwa vorhandener Tuberkelbazillen genügt. Zunächst fehlt nämlich bei dem heutigen Polizeirechtszustande die Möglichkeit, die Verunreinigung der Wagen durch Ausspeien wirksam zu verhindern. Zwar soll der Schaffner überall dafür sorgen, daß sein Wagen während der Fahrstunden im Innern reinlich erhalten bleibt[5]), doch sind ihm wirksame Mittel nicht geboten, weil ihm kein Recht zugestanden ist, die Verunreinigung zu hindern oder die Ausspeienden zur Wiederwegnahme des Unraths zu zwingen oder dieselben von der Weiterfahrt auszuschließen. Unter den Bestimmungen für die Fahrgäste fehlt jedoch ausnahmslos das Verbot, den Wagen zu verunreinigen, und das Gebot, sich des Ausspeiens zu enthalten.

Dasselbe würde an sich nicht ungehörig sein. Warum sollen die Mitfahrgäste den Ekel über den Auswurf und die Ansteckungs-

---

[3]) In Berlin ist es bereits zur Bestrafung von Schaffnern gekommen, die einem Epileptiker, einem Verrückten, einer Brustkranken, welche stark auswarf, und stark Schwindsüchtigen die Mitnahme verweigert hatten.

[4]) Hinsichtlich anderer öffentlichen Fahrgelegenheiten gelten solche bereits, z. B. Berlin Pol.V. 13. April 1858, 7. Febr. 1887 § 15.

[5]) Oben § 36[5] I 88.

gefahr durch denselben dulden müssen, während ihnen nicht zugemuthet wird, das ekelhafte Aeußere jemandes zu ertragen? In Davos ist bei Strafe das Ausspeien auf den Straßendamm verboten. Warum soll solches in die geschlossenen Bahnwagen erlaubt sein?

Ist danach das Verunreinigen der Straßenbahnwagen, der Auswurf von Tuberkelbazillen, das Ausströmen sonstiger Ansteckungsstoffe und deren Verbleib im Wagen unvermeidlich, bis am Schlusse des Tagesbetriebs seine Reinigung möglich wird, so entsteht die weitere Frage, ob die übliche Reinigungsweise vollständig zur Entfernung der Ansteckungskeime hinreicht, sodaß eine Gefährdung der späteren Insassen nicht zu befürchten ist. Nach den gründlichen und gewissenhaften Untersuchungen, welche bisher in dieser Richtung veröffentlicht sind, ist die letztere Frage zwar zu bejahen.

Dadurch dürfte die Polizei indeß nicht von der Pflicht frei sein, durch sachgemäße Bestimmung gegen die Fahrgäste und Befugnisse für die Schaffner dem Zurücklassen von Ansteckungsstoffen und der Verunreinigung der Wagen wirksam vorzubeugen, damit schon während der Betriebsstunden die Gefahr der Ansteckung schwinde und die Beruhigung der Fahrgäste nicht gestört werde. Denn augenscheinlich ist nicht ausgeschlossen, daß frischer Auswurf an Damenkleidern hängen bleibt und auf diese Weise weitergeschleppt wird, weshalb das Verhindern des Auswurfes weit dringender als die Fürsorge für seine spätere Beseitigung ist. Oder sollte ernstlich daran gedacht sein, durch die Bestimmung, für Erhaltung der Reinlichkeit im Wageninnern zu sorgen, den Schaffner verpflichten zu wollen, aus seinem Wagen jeden Auswurf zu beseitigen und den Wagen sorgfältig zu reinigen, sobald er sieht oder darauf aufmerksam gemacht wird, daß ein Fahrgast ausgespuckt oder auf andere Weise den Wagen verunreinigt hat? Allerdings ist unverständigerweise ihm solches von Fahrgästen und Sicherheitsbeamten schon zugemuthet worden. Da jede sorgfältige Reinigung jedoch ein Hochheben der Roste erfordert, welches wieder das Entfernen der Innenfahrgäste verlangen und einen längeren Zeitaufwand beanspruchen würde, so erscheint deren Vornahme nicht bloß auf der Strecke, sondern sogar an den Endhaltestellen während der hierfür meist zu kurz bemessenen Haltefristen geradezu unausführbar. Um mannigfache und dabei schwere Unzuträglichkeiten zu vermeiden

und das Innehalten der planmäßigen Fahrzeiten nicht zu vereiteln, hat sie vielmehr zu unterbleiben.

III. Zugluft kann unbestreitbar unbequem, bisweilen sogar gesundheitsgefährlich werden, weshalb allerdings Vorkehrung zu treffen ist, sie thunlichst zu verhindern. Solches darf indessen nicht auf Kosten der Verkehrssicherheit geschehen und noch weniger neue größere Gefahren bewirken. Mithin ist kaum zu rechtfertigen, das Betreten der Vorderplatten durch das Wageninnere um deshalb zu verbieten, weil beim Oeffnen der Vorderthür zur Belästigung der Innenfahrgäste Zugluft entsteht, und damit das Gebot zu verbinden, während der Fahrt die rechte Seite der Vorderplatte unvergittert zu lassen. Nachweisbar verleitet nämlich der offene Zugang zum Auf- und Absteigen im Fahren von der Vorderplatte[6]; auch fallen bei verhältnißmäßig schwachem Rucke, den der Wagen beim scharfen Bremsen oder dem Durchfahren einer Kurve erhält, leicht diejenigen Fahrgäste der Vorderplatte herab, welche dicht am verschlußlosen Trittbrett stehen und dabei sich nicht anhalten[7]. Die Gefahr, bei derartigem Anlasse unter die Räder zu gerathen und schwer verletzt zu werden, ist erheblich größer, als wenn der gleiche Vorgang sich an der Hinterplatte zuträgt. Ist jedoch ziffermäßig nachweisbar, daß das Gebot, die Vorderplatte mindestens an einer Seite offen zu halten, gefährlich ist, fehlt andererseits der Beweis, daß jemand durch Zugluft im Straßenbahnwagen jemals eine erhebliche Gesundheitsstörung erlitten hat, so wird das Verbot des Betretens der Vorderplatte durch das Wageninnere und umgekehrt das Gebot der freien Vorderplattenseite fallen zu lassen sein, weil das kleinere Uebel dem größeren weichen muß!

§ 190. Der weiter verlangte Gesundheitsschutz.

In der öffentlichen Meinung, wie solche durch die Tagesblätter Ausdruck gefunden hat, wird die polizeiliche Fürsorge im bisherigen

---

[6] Vergl. die Ziffern unten § 198 II 214.

[7] Nach der Rechtsprechung des L.G. I zu Berlin und des Kammerg. stellt das Verweilen auf dem verbotenen Platze und das Unterlassen, sich beim Durchfahren einer Kurve festzuhalten, den Thatbestand des eigenen die Haftpflicht ausschließenden Verschuldens noch nicht her.

Umfange für unausreichend erklärt, und werden aus Gesundheitsrücksichten noch weitere Maßnahmen gefordert.

I. Man will beobachtet haben, daß durch das häufige Oeffnen der Eingangsthüre, das Offenlassen der Fenster oder von Luftklappen in der Bedachung, Fehlen von Doppelfenstern zur Winterzeit theils Augenentzündungen, theils Hals- oder Lungenleiden, theils Erkältungen verursacht werden. Andere erklären gerade umgekehrt die stickige Luft zur Sommerzeit in festgeschlossenem Wagen für gesundheitsstörend. Hieraus entspringen naturgemäß widersprechende Forderungen. Die Einen verlangen, daß auf Wunsch eines Fahrgastes sämmtliche Thüren, Fenster und Oeffnungen zu schließen sind, während nach Anderen der Wunsch eines genügen soll, die Zuführung von Luft und das Oeffnen von Fenstern zu erwirken. Nun läßt sich nicht leugnen, daß sowohl Bedürfniß nach Luft, als auch die Fähigkeit, solche zu vertragen, bei den verschiedenen Menschen sehr abweicht und durch zufällige Umstände bedingt ist. Wer beispielsweise erhitzt vom schnellen Laufen der Zugluft ausgesetzt ist, dem wird allerdings solche schaden bringen. Umgekehrt wird für einen an Blutandrang zum Kopf Leidenden die Luft in einem dicht geschlossenen Wagen unerträglich werden. In allen derarten Fällen handelt es sich indeß um Ausnahmen von allgemeinen Verhältnissen. Nur die Regel kann berücksichtigt werden, weshalb behördlicherseits keine Bedingungen oder Anstalten zu erwarten sind, welche jedem Sonderbedürfnisse Befriedigung verschaffen. Vielmehr wird der Mehrheitswille die Oberhand zu behalten haben und werden diejenigen Maßnahmen im Verschließen oder Offenlassen zu treffen sein, welche dem Wohlbefinden der Mehrheit zusagen, wie solches die Eisenbahnreglements meist thun.

II. Viele fordern[1]) aus angeblichen Gesundheitsrücksichten nach dem Vorbilde der Eisenbahnen das Heizen der Straßenbahnwagen, damit Erkältungen vermieden werden. In Wahrheit würden jedoch geheizte Straßenbahnwagen für die Gesundheit der Fahrgäste nachtheilig wirken[2]). Denn hier bietet der ganze

---

[1]) Straßenbahn III 372, IV 10, 18, 437, 478, 488.

[2]) Geheizte Straßenbahnwagen giebt es in Genf mittels Oefen, die auf der Hinter- und Vorderplatte angebracht sind, um Wasser zu erhitzen, das Röhren speist, die unter den Sitzen angebracht sind (Straßenbahn I 259),

Wagen einen einzigen Raum und findet ein beständiger Wechsel der Fahrgäste statt, sodaß die Thür häufig zu öffnen und zu schließen ist. Bei dem jedesmaligen Oeffnen dringt kalte Luft ein und entweicht warme. Dieser häufige Luftwechsel muß den Insassen unbequem werden und ist geeignet, verschiedenartige Gesundheitsstörungen zu bewirken. Indem überdies der Einzelne verhältnißmäßig nur kurze Zeit den Wagen benutzt, ist die Gefahr seiner Erkältung kaum zu besorgen, zumal er meist vor dem Zu- und nach dem Absteigen in gleicher Bekleidung auf der Straße sich bewegen wird. Weit eher wird umgekehrt jeder schnelle Wechsel von Kälte durch Wärme zur Kälte der Gesundheit unzuträglich werden.

Die Bezugnahme auf die Einrichtungen bei den Eisenbahnen im Fernverkehre trifft nicht ohne weiteres zu. Zunächst dauert gemeinüblich jede einzelne Eisenbahnfahrt länger, werden die Wagenabtheilungen seltener geöffnet und ist Gelegenheit geboten, die Ueberkleider abzulegen, also mit dem Wärmewechsel die Bekleidungsart in Uebereinstimmung zu bringen, erfolgt überdies das Zu- und Absteigen meist auf einem abgeschlossenen Bahnstege, sodaß der Aufenthalt auf demselben gewissermaßen eine Uebergangsstufe im Wechsel zwischen Wärme und Kälte oder umgekehrt abgiebt. Daß die Behörden dem Drängen auf Heizungszwang bisher nicht nachgegeben haben und die Betriebsunternehmer bei dem bisherigen Gebrauche verbleiben[3]), ist der Gesundheit zuträglicher, als es das Heizen sein würde, zumal einen stets gleichen Wärmegrad zu erhalten, völlig unausführbar und die Unzuträglichkeit nicht zu vermeiden sein

in Kassel durch Wasserheizung, d. h. Einschieben von Kästen mit warmem Wasser (a. a. O. 438), in Offenbach im elektrischen Betriebe, wo in den Betriebsjahren Juli 1887 bis Juni 1891 die Heizung 5688,28 M. bezw. 3278,86 M., 2477,22 M. und 2500,24 M. Aufwand verursacht hat.

[3]) An Versuchen hat es nicht gefehlt. Ein solcher mit Petroleumheizung wurde wegen des übelen Geruches, den sie verbreitete, bald wieder aufgegeben (Straßenbahn IV 10); die Errichtung von Oefen im Innern nahm nicht allein Platz weg, sondern erwies sich für die dicht daran Sitzenden gefährlich, die sich ihre Kleider daran versengten; die Wasserheizung durch Röhren unter den Dielen und Sitzen versagt bei schnellem Personen- und starkem Luftwechsel, indem einerseits das Wasser schneller abkühlt, als der Ersatz durch frischgefüllte Kästen bewirkt werden kann, andererseits starker Dampfniederschlag erzeugt wird.

würde, daß durch die Heizung bisweilen üble Gerüche, andauernde Niederschläge von der Decke und Schwitzen der Scheiben entstehen. Anders steht es schon mit warmen Röhren im Fußboden, obschon auch diese sich bisher nicht bewährt haben.

III. Ziemlich gleiche Bewandniß hat es mit der Forderung, den Fußboden bei Kälte, Schnee- oder Regenwetter durch aufgelegte Matten oder Decken zu schützen. Denn die mit dem Schuhwerk eingebrachte Feuchtigkeit und der ihm anklebende Schnee würden sehr bald das Naßwerden der Einlagen bewirken, deren Umtausch durch trockene nur angängig sein würde, wenn an den Endpunkten längere Wartezeiten beständen; die im Straßenbahnverkehre gemeinüblichen Wartezeiten reichen hierzu nicht aus, bei Ringbetrieb fehlen sie gänzlich. Nun läßt sich nicht etwa durch Abkratzer oder Fußdecken, welche vor dem Eingange angebracht werden, das Zurückbleiben von Schmutz und Schnee erreichen: sie werden vielmehr ihren Zweck verfehlen, weil die Zusteigenden theils aus Bequemlichkeit, theils bei der gebotenen Hast, welche der gleichzeitige Andrang vieler Personen verursacht, sie nicht benutzen werden. Lassen die Unterlagen sich indeß nicht trocken erhalten, so verbreiten sie sehr schnell üblen Geruch und leisten sogar dem Erkälten der Füße und des Körpers schädlichen Vorschub.

IV. Endlich wird angeblich aus Gesundheitsrücksichten[4]) für Menschen und Thiere, welche durch Hereintreten in salzhaltige Flüssigkeiten der Erkrankung ausgesetzt sind, das Verbot des Salzstreuens[5]) behufs beschleunigter Befahrbarkeit der Bahn gefordert. Der Beweis, daß thatsächlich Krankheiten daraus entstanden sind, ist bisher ausgeblieben. Umgekehrt hat die Beobachtung der Bahnpferde, welche doch beständig dem Laufen in der Salzjauche ausgesetzt sind, zur Feststellung von Huf- oder anderweiten Krankheiten nicht geführt, welche in dem Salzgehalte der Jauche ihren Grund haben könnten. Damit ist jedoch die Gefährlichkeit für Pferde jedenfalls widerlegt, da der Gesundheitszustand der verschiedenen Gattungen durch das nämliche Ereigniß doch nicht anders betroffen werden wird. Menschen brauchen indeß auf dem Fahrdamm nicht

---

[4]) Ein übertriebener Schutz der Kranken wird verlangt unten § 199 II 226[3].

[5]) Oben §§ 98, 176 I 299, II 161.

zu verweilen, soweit es sich nicht um Straßenkreuzungen handelt, da für ihre Bewegung die Bürgersteige bestimmt sind. Bei Ausführung der Straßenüberschreitungen darf indeß eine sachgemäße Vorsicht durch Auswahl trockener Stellen verlangt werden. Fehlt einerseits der Beweis der Gesundheitsschädlichkeit des Salzstreuens, andererseits aber ein wirksames Ersatzmittel, gleich schnell Fahrbahn und Verkehrsmöglichkeit wiederherzustellen, so wird die Behörde allerdings bei pflichtschuldigem Abwägen aller in Betracht zu ziehenden Umstände zu der Erkenntniß gelangen müssen, das gesundheitsungefährliche Salzstreuen im Straßenbahnbetriebe nicht zu verhindern.

B. Sicherheitspflege im Straßenbahnverkehre.

§ 191. Die Triebkraft.

Der Straßenbahnbetrieb wurde ursprünglich allgemein nur durch Thierkraft besorgt[1]). Erst allmählig kam es dabei zur Verwendung mechanischer Kräfte, von denen heute in unterschiedlichem Umfange Dampf, Elektrizität, Kabel und Preßluft im Gebrauche sind. 1888 herrschte noch überall der thierische Betrieb mit Pferden oder Mauleseln vor[2]), während unverbürgten Nachrichten zufolge heute in manchen Gegenden oder Orten Amerika's der elektrische Betrieb ausschließlich im Gebrauch sein soll. In Europa trifft solches nicht zu. Unter den deutschen Betrieben befinden sich wenig mechanische, davon elektrische bloß in Bremen, Gera, Halle, Lichterfelde, Offenbach; Oesterreich-Ungarn zählt unter seinen mechanischen Betrieben zwei elektrische in Budapest und Wien. Die Verhältnisse in den übrigen europäischen Staaten liefern zugunsten der Elektrizität kein günstigeres Bild. Ueberall sind neue Pferdebetriebe eröffnet und bestandene erweitert worden. Das Verhältniß in der Verwendung von beiderlei Betriebskräften dürfte von dem für Deutschland und das Jahr 1889 festgestellten[3]) kaum bemerkenswerth abweichen.

[1]) Mein Artikel Pferdebahn in Röll's Encyklopädie.
[2]) Die Uebersicht im UnfallsgG § 9 S. 24.
[3]) Schutzbedürfniß § 13 S. 47 mit § 1 S. 10—13; UnfallsgG § 9

Unverkennbar herrscht jedoch das Bestreben vor, den thierischen durch Maschinenbetrieb zu ersetzen. Die große Bedeutung, welche die Elektrizität im Wirthschaftsleben sich erobert hat, läßt vielen ihre größere Verwerthung im Dienste des Verkehrs, und darunter namentlich der Straßenbahnen, wünschenswerth erscheinen. Hierdurch wird die Staats- und Gemeindeverwaltung nicht selten gezwungen, Stellung zur Frage zu nehmen, ob die Einführung mechanischer Betriebe mit der Sicherheit und Annehmlichkeit des Straßenverkehrs ohne Schädigung bestehender Rechte derart verträglich ist, daß sie zugelassen werden kann, oder ob nicht sogar, wie gleichfalls bisweilen verlangt wird, der Ersatz der Pferdebetriebe durch mechanische derart nothwendig ist, daß er und die dementsprechende Umwandlung der Bahnanlage aus Gründen des öffentlichen Wohles erzwungen werden muß. Dabei würde noch dazu zwischen den verschiedenen Arten der mechanischen Betriebe zu wählen sein.

Zur Zulassung mechanischer Betriebe sind die Staats- und Gemeindebehörden unbeschadet der Rechte Dritter zweifellos schon berechtigt, wenn nach ihrem pflichtschuldigen Ermessen deren Nutzen die aus ihnen drohenden Nachtheile, welche in einer Gefahrenerhöhung oder in der Zunahme von Belästigungen für andere bestehen können, überwiegen würde; umgekehrt sind die Staatsverwaltungen zu einem Ausführungs- oder Umwandlungszwange aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohles keineswegs (geschweige erst aus Zweckmäßigkeitsrücksichten) befugt, falls sie nicht etwa bei der Bahngenehmigung sich dies Recht vorbehalten durften und haben. Einzelne Gemeinden haben allerdings ein diesbezügliches Recht durch einen entsprechenden Vorbehalt gelegentlich der Einbaugenehmigung erlangt. Doch ist neuerdings zweifelhaft, ob in

---

S. 193, 4. In Ausführung begriffen sind inzwischen weitere elektrische Betriebe in **Breslau** und **Chemnitz**, geplant in **Gladbach**; vorübergehend und versuchsweise hatte in Berlin die Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft **elektrischen** Betrieb von Charlottenburg nach Westend und **Dampf**betrieb vom Brandenburger Thor nach Charlottenburg, sowie die Große Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft einen Dampfbetrieb zwischen dem Schönhauser Thor und Pankow eingerichtet. Beide haben ihn bald wieder eingestellt.

Preußen dessen Begründung späterhin noch rechtlich ausführbar sein wird[4]).

Das Verlangen nach Ersatz der thierischen durch mechanische Betriebe geht überwiegend von den Erfindern oder Herstellern der mechanischen Triebkräfte aus, die eine bessere Verwerthung ihrer Waare oder Erfindung suchen und naturgemäß nichts unversucht lassen, die öffentliche Meinung für sich zu gewinnen. Ohne daß unlautere Beweggründe unterzulaufen brauchen, ist eine Selbsttäuschung durch Unterschätzen der Nachtheile oder Gefahren und Ueberschätzen der Vortheile in wirthschaftlicher Hinsicht oder bezüglich der Kraftausdauer jedenfalls nicht ausgeschlossen, sodaß bis zu einem gewissen Grade den Behörden ein Mißtrauen gegen die von dort kommenden Nachrichten, das Verlangen nach überzeugenden Beweisen und ein vorsichtiges Abwarten des Erfolgs der anderwärts angestellten Versuche nicht verargt werden darf.

I. Die Wirkung des thierischen Betriebes konnte bereits in weitem Umfange sowohl nach dem Grade seiner Verkehrssicherheit wie seiner Leistungsfähigkeit im Zeitenverlaufe unter den abweichendsten örtlichen Verhältnissen beobachtet werden, sodaß reiche Erfahrungen vorliegen und, was die Gefährlichkeit anlangt, leicht zugänglich sind. Nicht minder gestatten die bisher gewonnenen Ergebnisse ein zuverlässiges Urtheil über seine Leistungsfähigkeit und den Grad seines Vermögens, den Verkehrsbedürfnissen nach Geschwindigkeit und Belastungsumfang des Straßenkörpers zu genügen und den Bedarf nach Ortsveränderungen zu überwältigen.

Die Gegner des Pferdebetriebes meinen, daß seine Bewegung zu langsam sei und die Zugkraft eine übermäßige Länge des Zuges bewirkt, die zwecklos den Straßenkörper überlastet[5]). Nach ihrer Auffassung würden nur solche Straßenbahnen den Zukunftsbedürfnissen entsprechen, welche bei vermehrter Schnelligkeit kürzere Fahrzeuge verwenden, sodaß Züge mit zwei oder mehreren Wagen erst recht unzulässig sein und die Motoren einen Bestandtheil des Personenwagens bilden müßten. Als Irrthum ist indeß bereits nachgewie-

---

[4]) GEw § 5.

[5]) Straßenbahn II 297, 305.

sen[6]), daß die Pferdebahnen für die Zukunftsbedürfnisse nicht leistungsfähig sein würden.

Bisher haben allerwärts die Pferdebahnen den regelmäßigen Verkehr zu überwältigen vermocht und nur bei außergewöhnlichem Andrange im Sonn- und Festtagsverkehre, sowie beim Schlusse von Schauvorstellungen dem Beförderungsbedürfnisse nicht voll genügt. Unter gleichen Verhältnissen versagen jedoch Eisenbahnen und Dampfschiffe ebenfalls ihren Dienst, sodaß die Fahrlustigen auf das Ablassen späterer Züge warten müssen, wie dies z. B. die Schweizer Gebirgsbahnen klar veranschaulichen[7]). Danach ist weniger die Leistungsunfähigkeit der Betriebskraft als der regelwidrige Massenandrang und das unvernünftige Verlangen, seinen Umfang zu kennen, in Verbindung mit der Ungeduld die Ursache, wenn es vereinzelt zu Unzufriedenheit über Betriebseinrichtungen kommt. Nur selten sind sämmtliche verfügbare Plätze in mehreren aufeinander folgenden Wagen vollständig besetzt, meist vielmehr solche verfügbar, sodaß die Mitnahme Zurückgebliebener bald nachher würde erfolgen können.

Daß die Pferdebahnbetriebe auf einen Massenverkehr eingerichtet sind, beweist die Menge der überall verfügbaren Betriebskräfte und -Mittel[8]). In Deutschland waren im Jahre 1889 gegenüber nur 161 Maschinen im Dampf- und Elektrizitätsbetriebe nämlich 14493 Pferde verfügbar, von denen allein auf Berlin 5486, auf Hamburg 2356 entfielen, während weitere nennenswerthe Bestände z. B. Leipzig mit 716, Dresden mit 601, München mit 433, Magdeburg mit 394, Köln mit 366, Breslau mit 317, Frankfurt mit 306, Stuttgart mit 256, Hannover mit 253, Bremen mit 242, Elberfeld mit 196, Danzig mit 190, Halle mit 179, Königsberg mit 178, Stettin mit 177, Nürnberg mit 170, Aachen mit 161,

---

6) Schutzbedürfniß § 29 S. 98.

7) Die Unfallsgefahr der Schweizer Gebirgsbahnen in Ztschr. f. Lok. u. Straßenb. VIII 129, Straßenbahnen II 298.

8) In 1298 außerdeutschen Betrieben gab es jedenfalls wenigstens 753 mit thierischer, 76 mit gemischter und 164 mit mechanischer Kraft, während in 305 Fällen die Art der verwendeten Zugkraft unsicher war. Diese verwendeten 1874 Maschinen, 144904 Pferde und 17532 Maulesel. Ihre Vertheilung auf die einzelnen Länder s. UnfallsgG § 9 S. 24.

Mannheim mit 101 aufweisen; die übrigen halten allerdings nur 2—100 Pferde.

Wagen waren damals 3962 verfügbar, nämlich 1037 Einspänner, 2925 Zweispänner, von denen 542 Verdeckplätze hatten. Diese Wagen enthielten beisammen 133386 Plätze; 1889 wurde der einzelne verfügbare Platz durchschnittlich nur 2370 Mal besetzt, was eine tägliche kaum 7malige Benutzung ergiebt. Da durchschnittlich jeder Wagen täglich aber 28 Mal gelaufen ist, sind kaum ein Viertheil aller verfügbaren Plätze benutzt worden.

Sollten gleichwohl bei der einen oder anderen Behörde Zweifel darüber auftauchen, ob die vorhandenen Betriebsmittel und Betriebskräfte zur Bewältigung des örtlichen Verkehrsbedürfnisses ausreichen und der Betrieb zweckentsprechend geführt wird, so würde aufgrund des Fahrplan-Genehmigungsrechtes sachgemäße Abhülfe zu erlangen sein. Jedenfalls sind etwaige Sachwidrigkeiten in dem einen oder anderen Betriebe nicht dazu angethan, den Pferdebahnbetrieben ihre Leistungsfähigkeit für die Zukunft abzusprechen.

II. Schwieriger ist die Aufgabe der Behörden, das Richtige zu treffen, so oft sie vor die Frage gestellt sind, ob sie die Verwendung einer bestimmten mechanischen Kraft für den Straßenbahnbetrieb zulassen dürfen. Denn die Ermittelungen und Erfahrungen über das Gefährlichkeitsverhältniß zwischen mechanischen und thierischen Betrieben sind noch recht dürftig, haben aber ergeben, daß in mechanischen Betrieben die einzelnen Unfälle verhängnißvoller verlaufen sind, als die Durchschnittssumme bei thierischer Triebkraft nachweist, daß Unfälle, von denen gleichzeitig mehrere Personen betroffen sind, überwiegend auf Rechnung der mechanischen Betriebe fallen, endlich bereits mittelbare Unfälle durch Scheuwerden der Pferde beim Anblick von Maschinen festgestellt[9]). Dies beweist jedoch noch nicht, daß die größere Gefährlichkeit bei den verschiedenen Arten der mechanischen Krafterzeugung völlig übereinstimmt und gleich sei. Vielmehr wird der Kabelbetrieb abweichende Gefahren von jeder anderen Uebertragung der Kraft auf die Fahrzeuge bringen, der Gebrauch von Dampf anders wie dieser der Elektrizität oder der Preßluft wirken. Sogar hinsichtlich der näm-

[9]) Oben § 28 I 117[3], § 35 I 155, 156.

lichen Zugkraft ist ein Unterschied denkbar, indem z. B. der elektrische Betrieb mittelst Akkumulatoren andere Erscheinungen zulassen kann, wie dieser durch Hoch- oder Tiefleitung.

Was von der Gefahrenhöhe gilt, trifft bezüglich der anderweiten Störungen und Belästigungen des Verkehrs und der Bevölkerung zu. Ueberdies ist bisher ihre Leistungsfähigkeit und wirthschaftliche Ergiebigkeit lange noch nicht so zuverlässig erprobt und festgestellt, wie diese der Pferdebetriebe. Ueberwiegend ist man auf Vermuthungen und günstigen Falles auf die Darstellung der Erfinder oder der Verfertiger von Kraftmaschinen, die zur Verwendung bestimmt werden sollen, angewiesen, deren einseitige Färbung infolge Selbsttäuschung durchaus nicht ausgeschlossen ist.

Hierdurch findet die Zaghaftigkeit der Behörden ihre Erklärung und Rechtfertigung, mechanische Betriebe zuzulassen oder wohl gar den Ersatz der bisherigen Pferdekraft durch mechanische Kraft zu verlangen, sodaß selbst hoher Einfluß, welchen der eine oder andere Bewerber in die Wagschale werfen zu können glaubte, an der Vorsicht und Gewissenhaftigkeit der verantwortlichen Behörde nicht selten versagt hat, zumal jemandem widerwillig die Benutzung einer neuen Triebkraft statt seiner eingebürgerten füglich doch allerhöchstens aufgedrungen werden dürfte, wenn sie nach jeder Richtung besser und gefahrloser wirkt.

Auf die einzelnen Formen des mechanischen Betriebes übergehend, sind allerdings die Befürchtungen mittlerweile für übertrieben erkannt worden, daß die Zulassung mechanischer Straßenbahnbetriebe unabsehbare Gefahren für Leben und Gesundheit bringen, die Sicherheit des Straßenverkehrs aufheben, durch Rauch und Geräusch den Bewohnern der anliegenden Häuser unerträglich werden, den Werth der Grundstücke in den dafür hergegebenen Straßen vermindern müsse; umgekehrt ist zuzugeben, daß öfters Pferde durch den Anblick oder das Geräusch von Dampfbahnzügen scheu geworden sind und Unfälle herbeigeführt haben[10]. Zu einem grundsätzlichen Verbot des Gebrauchs mechanischer Kräfte im Straßengewühle fehlt also jedenfalls ausreichende Unterlage.

Untergrund- und Hochbahnbetriebe brauchen keine Be-

[10]) Sten.Ber. d. Preuß. Abg. 1892 S. 2076ff.

rücksichtigung zu finden, da sie den Straßenkörper für ihre Bewegung nicht benutzen und ihr etwaiger mittelbarer Einfluß auf die Gestaltung des Straßenverkehrs nicht ausreicht, um sie dem Begriffe der Straßenbahnen im hier zu erörternden Umfange zuzuzählen. Vielmehr kommen nur die auf der Straßenoberfläche fahrenden Bahnarten in Betracht. Unter ihnen nehmen zur Zeit die elektrischen Betriebe den Vorrang ein, da der Gebrauch von Dampflokomotiven [11]) vielfach schon für ein überwundener Standpunkt erklärt wird und neue Genehmigungsgesuche selten sind.

Hinsichtlich der elektrischen Betriebe wird die Behandlung abweichen dürfen, je nachdem ob der Gebrauch von Akkumulatoren, Hoch- oder Tiefleitung beabsichtigt wird. Bei Wahl der Hoch- oder Tiefleitung hat der Straßenkörper äußerlich von der gemeinüblichen eine abweichende Gestaltung zu erfahren, nämlich dort Ständer zu erhalten, an welchen die Leitungsdrähte befestigt sind, hier einen geschlitzten Kanal, in welchem das treibende Schiffchen sich bewegt. Die Aufstellung von Ständern wird bald aus Schönheits-, bald aus Verkehrs-, bald aus Billigkeitsrücksichten zugunsten der Anwohner für unzuträglich gehalten, sodaß schon mehrfach lediglich aus diesen Erwägungen die Zulassung abgelehnt worden ist. Solches verdient keineswegs diejenigen Verdächtigungen und Anfeindungen, welche es bisweilen gefunden hat. Denn mag sich darüber streiten lassen, ob die aufgestellten Ständer das Aeußere der Straßen verunstalten, so tragen sie jedenfalls doch nicht zu deren Verschönerung bei. In engen Straßen bei starkem Verkehre behindern sie die freie Bewegung zweifellos mehr, als wenn sie fehlen würden. Den Anwohnern der besseren Wohnungen wird das Vorhandensein der Drähte und Bewegung des Leitungsschiffchens vor ihren Fenstern eher den Ausblick stören als angenehm machen, weshalb sie eher zum Aufgeben als zum Behalten der Wohnungen bestimmt werden und für den Vermiether ein Miethsausfall leicht denkbar ist [12]). Derartige Folgen in das Bereich seiner Erwägungen zu ziehen, liegt keineswegs außerhalb der Grenzen der behördlichen Aufgabe.

---

[11]) Sein Umfang hat sich in Deutschland gegen 1889 nicht verändert, entspricht also noch der Darstellung in meinem Schutzbedürfnisse § 13 S. 44.

[12]) In New-York haben dieserhalb schon Prozesse geschwebt. Ueber den Umfang der elektrischen Betriebe in Amerika s. m. UnfallsgG. § 39 S. 161 [1].

Umgekehrt wird die Tiefleitung von den Anhängern der Hochleitung für eine verfehlte Form erklärt, die Kraftübertragung ungestört zu bewerkstelligen, während allerdings die einzige bisher betriebene Bahn mit unterirdischer Stromzuführung nennenswerthe Belästigungen für den Straßenverkehr nicht verursacht hat, solche wenigstens nicht in die Oeffentlichkeit gedrungen sind und selbst ungünstige Witterungsverhältnisse die Betriebsführung nicht beeinträchtigt haben sollen[13]). Andererseits liegen die äußeren Verhältnisse nach Straßenbreite, mäßiger Verkehrsmenge, gutem Untergrunde am Orte ihres Betriebes so günstig, wie sie nicht leicht anderweit wieder anzutreffen sein werden, sodaß hieraus die Besorgniß jedenfalls nicht vornweg für grundlos erklärt werden darf, daß in engeren Straßen bei erheblich stärkerem Verkehre und sandigem Untergrunde das Ergebniß ein völlig anderes, die Leistungsfähigkeit geringer, die Betriebszuverlässigkeit schwächer, die Verkehrsstörung größer und die Gefahrenziffer eine ungleich höhere sein würde.

Hinsichtlich des Akkumulatorenbetriebes, zu dessen Mißerfolg ältere Versuche geführt hatten, ohne indeß von einer Erneuerung abzuschrecken[14]), indem man auf mittlerweile erfundene Verbesserungen große Hoffnungen setzt, wird darauf zu achten sein, daß Betriebsstörungen unausbleiblich eintreten und schwer wieder auszugleichen sein würden, wenn auf der Betriebsstrecke die Triebkraft ihren Dienst versagt und dadurch der Wagen stehen bleibt.

Lassen sich nach alledem Verkehrsstörungen und Gefahren aus der Einführung oder Verbreitung mechanischer Betriebe nicht verkennen, so würden dieselben durch augenscheinliche Vortheile aufgewogen werden müssen, welche die neue Triebkraft bietet. Hierfür wird die größere Fahrgeschwindigkeit, die leichtere Massenüberwältigung, der Wegfall des Schmutzes, welchen die Pferde verursachen, und Entziehung des Raumes, welchen sie einnehmen müßten, für den übrigen Verkehr angeführt. Inwieweit eine größere Fahrgeschwindigkeit oder eine derartige Zugbildung zuzulassen ist, daß jeder einzelne aus mehreren Wagen besteht, wird von besonderen

---

[13]) Das Gegentheil berichtet Straßenbahn III 161 aus Boston bei Hochleitung, indem der Betrieb dort bei hohem Schnee versagte. Wegen Chikago a. a. O. IV 42.

[14]) Die in Berlin neuerdings geplant wird nach Straßenbahn V 238.

Erwägungen[15]) abhängig sein. Sollten jedoch thatsächlich die Pferde eine Ueberlastung des Straßenkörpers herstellen, weil durch ihr Vorspannen der einzelne Wagen eine zu große Länge erhalten würde, die den anderen Verkehr beeinträchtigen müsse, so darf es zu Zügen aus mehreren Wagen erst recht nicht kommen. Die wirthschaftlichen Erfolge der mechanischen Triebkraft für den Unternehmer gehen die Staatsbehörde jedoch nichts an.

In letzterer Hinsicht gilt etwas Anderes von den Gemeindebehörden, sobald sie am Gewinne des Unternehmens betheiligt sind, der selbstredend desto reichlicher ausfällt, je mehr bei gleichem Ertrage die Selbstkosten fallen. Außerdem kann bei zunehmender Ergiebigkeit eher auf eine Ermäßigung der Fahrpreise und Vermehrung der Betriebsleistungen eingewirkt werden, wie im umgekehrten Falle. Deshalb ist in den Einbauverträgen bisweilen[16]) für die Gemeinden ein Mitbestimmungsrecht bei Wahl der Triebkraft vorgesehen. Hier wird allerdings der wirthschaftliche Erfolg für die Entschließung von weittragendstem Einflusse sein. Seine Darstellung ist indeß der Wirthschaftslehre vorbehalten.

§ 192. Die Fahrgeschwindigkeit.

Den Fahrgästen der Straßenbahnen ist naturgemäß an großer Fahrgeschwindigkeit gelegen, um auf die vorzunehmende Ortsveränderung möglichst geringe Zeit verwenden zu brauchen. Nicht minder wird dem Betriebsunternehmer besonders im Wettbewerbe mit dem, welcher eine kürzere Linie zwischen den nämlichen Anfangs- und Endzielen betreibt, daran gelegen sein müssen, die gleiche Fahrzeit einzuhalten und damit die Geschwindigkeit in seinem Betriebe zu vergrößern[1]). Abgesehen hiervon erreicht er bei vermehrter Geschwindigkeit innerhalb derselben Betriebsdauer die Möglichkeit, mehr Züge abzulassen und damit Anlage, Betriebsmittel, Triebkräfte und Mannschaft besser auszunutzen. Da somit Abgeber und Abnehmer der Beförderungsleistung denselben Wunsch haben, soweit nicht etwa

---

15) Unten §§ 192, 197 II 208[3], 222.

16) z. B. Frankfurt Vertr. § 22 (Straßenb. IV 127).

1) Oben § 152 II 64.

bei ersterem die Rücksicht, eine Ueberanstrengung der Triebkraft oder eine zu starke Bahnabnutzung vermeiden, hemmend eingreift, ist eine Störung der öffentlichen Sicherheit durch allzugroße Fahrgeschwindigkeit nicht ausgeschlossen. Denn naturgemäß ist einem schnell fahrenden Wagen schwieriger auszuweichen, als einem langsamen, während andererseits der letztere allerdings an der nämlichen Stelle dem übrigen Verkehre länger ein Hinderniß abgiebt und leichter zu waghalsigem Vorbeilaufen ermuthigt[2]), sodaß die Unfallsgefahr durch ihn keineswegs geringer ist.

Demzufolge hat die Behörde allen Grund, der Fahrgeschwindigkeit ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden, um dem Uebermaße in der Schnelligkeit oder Langsamkeit zu steuern. Bei ihren Maßnahmen wird sie nicht bloß die Zwecksbestimmung der Straßenbahnen und die Leistungsfähigkeit der Zugkraft, sondern daneben die Forderungen des übrigen Verkehres gleichgebührend zu berücksichtigen haben. Sie wird auch nicht übersehen dürfen, daß vielleicht Gebrechliche und Kinder zum Verkehre auf der Straße angewiesen sind, deren Bewegungsvermögen beschränkt ist und die gleichwohl dem Straßengewühle nicht fern bleiben können, weil sie zu Ortsveränderungen zwecks ihres Erwerbes oder Schulbesuches gezwungen sind.

Natürlich wird bei der Vielseitigkeit der zu berücksichtigenden und sich dabei widersprechenden Erwägungen nicht immer das Richtige getroffen und nicht immer allgemeine Zufriedenheit erreicht werden. Ueberdies dürfen örtliche Zustände nicht ohne jeden Einfluß bleiben, indem die Straßenbreite, etwaige Krümmungen und Steigungen, die Zahl der einmündenden Nebenstraßen, der Andrang von verkehrsuchenden Personen oder Fahrzeugen bestimmend mitwirken, sodaß dieselbe Fahrgeschwindigkeit nicht für alle Straßenstrecken zugelassen zu werden braucht[3]). Daher kommt es, daß die verschiedenen Betriebe abweichend schnell fahren lassen und daß namentlich für die mit Dampf oder Elektrizität betriebenen Bahnen, soweit sie innerhalb angebauter Gegenden laufen, nur die bei thierischen Betrieben erreichbare Fahrgeschwindigkeit zugestanden zu

---

[2]) K. Hilse: UnfallsgG. § 34 S. 135.

[3]) Ztschr. f. Transportw. VII 311, IX 289, unten § 197 II 223[4].

werden pflegt und selbst auf Straßenstrecken, die der Anbauten entbehren, die volle Ausnutzung der möglichen Geschwindigkeit eingeschränkt wird.

Dieser Umstand mindert ganz erheblich diejenigen Vortheile, welche hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit von der Einführung und Verbreitung der mechanischen gegenüber den thierischen Betrieben erwartet werden.

§ 193. Schutz gegen Selbstgefährdung.

Solcher wird bisweilen[1]) zur Verminderung der Unfälle in der Weise für ausführbar gehalten, daß Verhaltungsmaßregeln verordnet oder angeordnet werden, die für die körperliche Sicherheit dienlich sind und deren Zuwiderhandlung mit Strafe bedroht wird.

Von den beobachteten Fällen der Selbstgefährdung gelegentlich der Bahnbeförderung würden durch einen solchen Strafschutz getroffen werden: das Auf- und Absteigen während der Fahrt, das Verweilen auf unstatthaften Plätzen, ein die Sicherheit beeinträchtigendes Benehmen, wie z. B zu weites Herausbiegen, Hin- und Herbewegen, Einschlafen oder Nichtfesthalten auf ungeschützten Plätzen und andere dergleichen Unvorsichtigkeiten der Fahrgäste, sowie seitens der Straßengänger das Ueberschreiten der Gleise oder Verweilen auf denselben bei Herannahen der Bahnzüge und überhaupt das Betreten des Bahnkörpers ohne zwingende Veranlassung.

Von Gefahren für Dritte würden hierher fallen: das Oeffnen der Verschlußgitter und Thüren, sodaß andere durch unvorsichtiges Anlehnen herausfallen können, das Verwickeln von Kindern in die eigene Gefahr, indem man beim Auf- oder Abstieg oder beim Gleiskreuzen solche auf dem Arme trägt oder an der Hand mitzieht[2]).

Es mag dahingestellt bleiben, ob die Gesetzgebung berufen ist, den Einzelnen gegen seine eigene Leichtfertigkeit und Unvorsichtigkeit zu schützen, oder ob es nicht vielleicht in eine überflüssige Bevor-

---

[1]) Oesterr. StrGEw §§ 482, 483. Die Strafe ist Haft und ausnahmsweise Geld; dazu m. Schutzbedürfniß §§ 5, 11, 31 S. 27, 40, 105.

[2]) Diese Unfallsgefahr ist in steter Zunahme begriffen und würde eine Abhülfe durch Strafen gegen die Thäter wünschenswerth erscheinen lassen. UnfallsgG. § 47 S. 175.

mundung ausartet[3]), wenn gesetzgeberisch von jedem ein solches Verhalten gefordert und durch Strafbedrohung zu erzwingen versucht wird, daß die eigene körperliche Sicherheit nicht leidet, zumal unverkennbar sehr zweifelhaft ist, ob derjenige, welcher Leben und Gesundheit zu wagen nicht Anstand nimmt, sich durch ein geringfügiges Strafübel für den Zuwiderhandlungsfall bestimmen lassen wird, vorsichtiger zu sein und Waghalsigkeiten zu unterlassen. Wenn jedoch Oesterreich gesetzgeberischerseits einen Strafrechtsschutz der Bahnbetriebe für nothwendig oder zweckmäßig hält, muß solches naturgemäß ebensogut für Pferde-, wie mechanische Bahnbetriebe gelten, weil der Hang zur Selbstgefährdung hier häufiger auftritt und der Gesammtumfang der daraus entspringenden Verluste an Leben, Erwerbsfähigkeit und Gesundheit größer ist als in mechanischen Betrieben[4]).

Weil aus derarten Waghalsigkeiten entstandene Unfälle nach der Rechtssprechung nicht haftpflichtig sind, vielmehr in ihnen der Thatbestand einer die Haftpflicht ausschließenden Schuld erkannt zu werden pflegt[5]), so trifft der wirthschaftliche Schaden den Verletzten, welcher häufig dadurch seine Erwerbsfähigkeit verliert, und folgeweise mit den Seinen der öffentlichen Armenpflege[6]) zur Last fällt. Denn schon öfter haben infolge solcher Vorgänge Arme und Beine abgenommen werden müssen. Die Betriebsunternehmer dagegen sind einerseits machtlos, derarten Vorfällen wirksam entgegen zutreten, da ausgehängte Warnungen und das Abrathen der Begleitmannschaft unberücksichtigt bleiben[7]), und dienen andererseits nicht immer durch deren Verhinderung ihrem eigenen Nutzen, sodaß die Behörde allerdings Anlaß haben kann, ihrerseits einzuschreiten.

Demgemäß sind schon jetzt Polizeiverordnungen anzutreffen, welche die Ueberfüllung der Wagen oder von Wagentheilen (Decksitz, Platte), das Verweilen auf dem Trittbrette, das Sitzen auf

---

[3]) UnfallsgG § 79 S. 259.

[4]) Zifferbelege in m. Schutzbedürfniß § 31 S. 106.

[5]) Haftpflicht § 22 S. 94; UnfallsgG § 94 S. 304.

[6]) Seit G v. 22. Juni 1889 werden derarte Vorfälle die Arbeiter-Invalidenfürsorge ungebührlich belasten.

[7]) Dieser Umstand führte zum vergeblichen Versuche ein Obhutsverhältniß der Begleitmanschaft über die Fahrgäste anzunehmen (Schutzbedürfniß § 36 S. 120).

der Plattenlehne verbieten und das Freibleiben des äußersten Plattenplatzes rechts verlangen[8]). Nicht minder werden meist durch Anschlag in den Wagen Warnungen und Vorsichtsmaßregeln bei Benutzung der Außenplätze ertheilt. Endlich macht bisweilen die Begleitmannschaft auf nahende Kurven behufs Anfassens der Stützgriffe und auf anderweites gefährliches Verhalten aufmerksam. Ihre Erinnerungen unbeachtet und unbefolgt zu lassen, die verbotenen Plätze weiter zu behaupten, bei dem widerrathenen Beugen über die Brüstung zu verbleiben, eine gefährliche Stellung beizubehalten, die wegen des körperlichen Zustandes oder Uebermüdung oder Angetrunkenheit vorgeschlagene Wahl eines Innenplatzes zurückzuweisen, wird jedoch den Fahrgästen weder als strafbare Schuld noch als eine die Haftpflicht ausschließende Selbstschuld[9]) angerechnet.

§ 194. Verschluß der Wagenzugänge.

Einen eigenthümlichen Wechsel in der Auffassung der Behörden hat die Frage durchgemacht, ob die öffentliche Sicherheit verlangt, daß während der Fahrt die Wagen geschlossen oder vollständig oder theilweis offen zu halten sind. Ursprünglich herrschte allgemein die Ansicht, welche übrigens selbst jetzt noch überwiegt[1]), daß die Wagen oder doch wenigstens deren Zugänge verschlossen zu halten seien, damit die Waghalsigkeit des Ab- und Zusteigens im Fahren und die Gefahr des unwillkürlichen Herabfallens abgeschnitten werde. Bei strenger Durchführung gelangte man sogar zu dem Verbote der offenen Sommerwagen ohne Unterschied, ob sie von hinten oder an den Seiten zu besteigen seien. Allmählich wurde freigegeben, den Verschluß der Hinterplatte bald an beiden, bald nur an der einen Seite wegfallen zu lassen, jenachdem ob eingleisige oder zweigleisige Bahnen in Frage kommen, indem ersteren Falles die nach dem Nebengleise belegene Seite verschlossen bleiben sollte, um wenigstens das Absteigen oder Herabfallen nach dem Nebengleise zu verhindern, da hier die Gefahr hinzutritt, von einem begegnen-

---

[8]) Oben § 32 I 74[4], [5], 75[9], [10], Berlin PolV. 28. April 1876.

[9]) Oben § 189 II 195.

[1]) Oben §§ 39, 95 I 98[6], 292; K. Hilse: UnfallsgG § 38 S. 157ff.

den Wagen gefaßt und überfahren zu werden. Nur vereinzelt ging man weiter und gestattete noch, die dem Nebengleise abgelegene Seite der Vorderplatte unverschlossen zu halten. In Berlin haben seit 1885 zwei Betriebe sich sogar dem polizeilichen Zwange, der neuerdings übrigens auch anderwärts (z. B. Dresden, Magdeburg) einzuführen geplant ist, gefügt, die rechte Seite der Vorderplatte dauernd offen zu halten, während der dritte Betrieb noch bei der Ablehnung dessen beharrt[2]).

Allerdings ist ziffernmäßig nachweisbar, daß die Gelegenheit, den Wagen im Fahren zu besteigen oder zu verlassen, von Vielen benutzt wird, was indeß keineswegs gefahrlos ist, indem vielmehr die Mehrzahl der Straßenbahnunfälle gerade auf diese Ursache zurückzuführen sind. So sind z. B. von 13497 nach ihrer Ursache und in ihrem Verlaufe festgestellten Unfällen 9239 oder 68,5 % auf das Ab- oder Aufsteigen im Fahren und weitere 698 oder 5,2 % auf das Herabfallen zurückzuführen, sodaß 9937 oder 73,7 % bei vollständigem Wagenverschlusse ausgeblieben sein würden[3]).

Der durch Herabfallen Verunglückte wird Haftpflichtsansprüche haben, da dem Betriebsunternehmer der zu deren Beseitigung zu erbringende Beweis des eigenen Verschuldens nicht oft gelingen wird, nachdem das Beharren auf verbotenem Platze und das Unterlassen, sich festzuhalten, nicht für ausreichend gehalten sind, um eigenes Verschulden im Sinne G 7. Juni 1871 herzustellen[4]). Den durch willensfreies Ab- oder Aufsteigen Verunglückten bleibt dagegen ein Haftanspruch versagt, solange der geltende Gerichtsgebrauch nicht etwa fallen gelassen wird, die beregten Handlungen selbst dann für ausreichend zu halten, ein eigenes Verschulden herzustellen, wenn vielleicht ein Versehen der Betriebsmannschaft (z. B. die Haltestelle nicht angesagt zu haben) einflußübend mitgewirkt

---

[2]) K. Hilse: Betriebsunfälle § 9 S. 23, 26; Haftpflicht § 23 S. 97; UnfallsgG § 38 S. 158; Schutzbedürfniß § 17 S. 65.

[3]) Einzelheiten für die Herabfallensgefahr in Betriebsunfällen §§ 9[b], 12 S. 23, 44, 51; Haftpflicht §§ 22, 23 S. 95; UnfallsgG §§ 27, 38, 40 S. 107ff., 157, 163; Schutzbedürfniß § 17 S. 63ff.; für die Gefährlichkeit des Ab- und Aufsteigens ebenda §§ 9[a] S. 21 bezw. §§ 21, 23 S. 92ff., 99ff.; § 26 S. 97 und § 19 S. 74.

[4]) Wenigstens nach der Auffassung des Kammerger. u. des L.G. I in Berlin. Oben § 189 II 195[7].

hat[5]). Sie werden also bei eingetretener Erwerbsunfähigkeit und vorliegender Armuth dahin führen, die Lasten der öffentlichen Armenpflege oder der Invaliditätsfürsorge zu vermehren[6]. Deshalb haben unbedenklich die Staatsaufsichtsbehörden ausreichenden Grund, der Verschlußfrage ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Denn es darf umgekehrt nicht verkannt werden, daß der Wegfall eines Verschlusses nach anderen Richtungen unbestreitbare Vortheile bietet. So kann z. B. bei fehlendem Verschlusse jemand, der zwischen zwei begegnende Fahrzeuge gerathen ist, sich von der Straße aus auf die offene Platte des Straßenbahnwagens schwingen und dadurch vor der Ueberfahrensgefahr retten. Umgekehrt kann man dem Stoße durch die Deichsel eines anfahrenden Wagens durch schnelles Absteigen nur entgehen, wenn der Zugang unverschlossen ist.

Die Behörden für berechtigt zu halten, ihre persönliche Auffassung dem Unternehmer als Richtschnur seines Verhaltens aufzuzwingen, ist nicht unbedenklich. Jedenfalls ist der Glaube an die Gemeingefährlichkeit des wegfallenden Zugangsverschlusses am Vorderplatte so fest und verbreitet, daß Unfallsversicherungsgesellschaften dieserhalb erhebliche Prämienerhöhung fordern[7]), was die Betriebskosten ungebührlich vermehrt. Daß namentlich aber berechtigt ist, zwischen Vorder- und Hinterzugang zu unterscheiden, veranschaulichen die nachfolgenden den Berliner Betrieben entnommenen Ziffern[8]).

---

[5]) z. B. ROHG 28. November 1876 (Entsch. XXI 237), RG 14. Februar 1882, 13. Februar 1883 und 15. November 1886 (Eis. Entsch. II 202, III 8, V 114), OLG Hamburg 13. Februar 1883 (ebenda III 8), LG Berlin 15. Februar 1887 und 8. November 1888 (S. 270 1886 XI, S. 106 88 I). Dazu K. Hilse: Betriebsunfälle §§ 9, 12 S. 21, 44; Haftpflicht §§ 21, 36 S. 92, 147 ff.; UnfallsgG. § 26 S. 96.

[6]) Oben § 193 II 210[6].

[7]) Die schlesische Lebensversicherungsgesellschaft beanspruchte von zwei bei ihr versicherten Betrieben, welche das vordere rechte Verschlußgitter wegzulassen gezwungen wurden, Prämienerhöhung, welche sie für den einen von 35 auf 42 Pf., bei dem anderen von 10 auf 15 Pf. d. h. 20% bezw. 50% beziffert hat.

[8]) Die Uebersicht umfaßt die Unfälle in den drei Berliner Betrieben seit 25. August 1885 bis 30. Juni 1892. Vgl. Betriebsunfälle § 9 S. 23, 26, Haftpflicht § 23 S. 97, UnfallsgG § 38 S. 159, Schutzbedürfniß § 17 S. 65.

		Zahl der Verunglückten			Ausgang der Verletzung							
					nicht		leicht		schwer		tödtlich	
					verletzt							
		m.	w.	überhaupt	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.
Absteigen.												
Vorderperron	abs.	504	182	686	273	129	179	45	48	7	4	1
	%	24,2	9,2	16,8	39,8	18,8	26,1	6,6	7,0	1,0	0,6	0,1
Hinterperron	abs.	1581	1802	3383	1107	1317	453	456	21	29	—	—
	%	75,8	90,8	83,2	32,7	38,8	13,4	13,5	0,9	0,7	—	—
Zusammen	abs.	2085	1984	4069	1380	1446	632	501	69	36	4	1
	%	51,2	48,8	100,0	33,9	35,6	15,5	12,3	1,7	0,9	0,1	—[1])
Aufsteigen.												
Vorderperron	abs.	205	35	240	113	22	70	10	21	3	1	—
	%	28,4	7,5	20,2	47,1	9,2	29,2	4,2	8,7	1,2	0,4	—
Hinterperron	abs.	517	433	950	332	360	173	70	12	2	—	1
	%	71,6	92,5	79,8	35,0	37,8	18,2	7,4	1,3	0,2	—	0,1
Zusammen	abs.	722	468	1190	445	382	243	80	33	5	1	1
	%	60,7	39,3	100,0	37,4	32,1	20,4	6,7	2,8	0,4	0,1	0,1
Beides.												
Vorderperron	abs.	709	217	926	386	151	249	55	69	10	5	1
	%	25,3	8,9	17,6	41,7	16,3	26,9	5,9	7,5	1,1	0,5	0,1
Hinterperron	abs.	2098	2225	4323	1439	1677	626	526	33	21	—	1
	%	74,7	91,1	82,4	33,3	38,8	14,5	12,2	0,7	0,5	—	—[1])
Zusammen	abs.	2807	2442	5249	1825	1828	875	581	102	31	5	2
	%	53,5	46,5	100,0	34,8	34,9	16,7	11,0	2,0	0,6	—	—
Fallen vom Wagen.												
Vorderperron	abs.	175	26	201	72	16	84	10	16	—	3	—
	%	45,5	49,1	45,9	35,8	8,0	41,8	4,9	8,0	—	1,5	—
Hinterperron	abs.	210	27	237	99	17	96	7	15	3	—	—
	%	54,5	50,9	54,1	41,8	7,1	40,5	3,0	6,3	1,3	—	—
Zusammen	abs.	385	53	438	171	33	180	17	31	3	3	—
	%	87,9	12,1	100,0	39,0	7,5	41,1	3,9	7,1	0,7	0,7	—

1) Nämlich nur 0,024 bezw. 0,022.

Sowohl nach Zahl wie Schwere ihres Ausganges überwiegen die Unfälle von der Vorderplatte, zumal zu berücksichtigen ist, daß dieselbe schwächer als die Hinterplatte besetzt und die letztere überdies von den Innen- und Decksitzfahrgästen stark mitbenutzt wird, während die Vorderplatte gegen das Wageninnere meist fest verschlossen ist[9]).

Jedenfalls will es bedenklich erscheinen, lediglich aus dem Grunde, um die Wageninsassen vor der Unbequemlichkeit zu schützen[10]), welche für sie unausbleiblich ist, wenn die Vorderplattenfahrgäste durch das Innere ihren Zu- und Ausgang nach ihren Plätzen nehmen müssen, die größere Gefahr zwangsweise heraufzubeschwören, welche das Gebot, den Vorderzugang mindestens an einer Seite offen zu halten, nachweisbar zur unvermeidlichen Folge haben muß.

§ 195. Beschränkungen in der Auswahl der Bediensteten.

In mehrfacher Hinsicht können die Staatszwecke zwingend zu einer Beschränkung der Betriebsunternehmer in der Auswahl ihrer für die Betriebsdienste benöthigten Mannschaft führen.

I. Der Militärbehörde wird daran gelegen sein, die Zahl der Stellungen vermehrt zu sehen, welche mit Civilversorgungsberechtigten zu besetzen sind, um möglichst alle entlassenen Militärpersonen unterzubringen[1]). Deshalb liegt der Versuch nahe, zumal Uneingeweihte die Stellungen im Straßenbahnbetriebsdienste einerseits für lohnender, andererseits für angenehmer halten als sie es wirklich sind, solche in erster Reihe den Militäranwärtern offen zu halten. In Preußen[2]) gelegentlich der Kleinbahnenvorlage unternommen, hat er in beiden Häusern des Landtages eine so entschiedene Abweisung erfahren[3]), daß seine Erneuerung in anderen Staaten

---

[9]) Seit Benutzung offener Sommerwagen verunglückten in Berlin bei deren Besteigen oder Verlassen 37 Personen, von denen 23 unverletzt blieben, 12 leicht und 2 schwer verletzt wurden. Darunter befanden sich 22 weibliche und nur 15 männliche Personen.

[10]) Oben § 189 III. II 195.

[1]) Drucks. d. Preuß. Herrenh. 34 S. 28; 69 S. 12; d. Abg. 206 S. 42.

[2]) GEw § 36. Oben §§ 52, 144 I 143[13], II 29[9].

[3]) StenBer. d. Herrenh. S. 206; d. Abg. 2024 ff.

kaum zu erwarten steht, weil dort die Aussichten für ihn nicht besser liegen, weshalb er als dauernd abgethan zu betrachten ist.

II. Einen Befähigungsnachweis oder doch wenigstens eine polizeiliche Anstellungsgenehmigung für die Angestellten im äußeren Betriebsdienste zu verlangen, wie solches mit gleicher Einmüthigkeit neuerdings im preußischen Landtage gutgeheißen[4]) worden ist, erscheint durchaus sachgemäß. Es würde nicht ausreichen, den Befähigungs- und Zulassungsnachweis nur auf die Maschinisten im mechanischen Betriebe zu beschränken, wenngleich er dort am dringendsten nothwendig ist und im heute giltigen[5]) Umfange jedenfalls zutrifft. Vielmehr ist ein Befähigungsnachweis, daß sie des Fahrens und der Behandlung der Pferde kundig sind, für die Pferdebahnkutscher nicht minder zweckmäßig, weil ihr sachwidriges Verhalten im Fahren, ihr Mangel an Kaltblütigkeit und Umsicht, ihre ungenügende Körperkraft zum scharfen Bremsen und Festhalten der Pferde, ihre Schwäche des Sehvermögens oder Schwerhörigkeit Anlaß zur Entstehung von Unfällen oder ein Hemmniß zu deren richtigem Erkennen und sachgemäßem Verhindern abgeben kann. Mag mit einer gewissen Leichtfertigkeit über die Fahrensunkunde der Führer von Privat- oder Geschäftsfuhrwerk hinweggegangen werden, obschon selbst dies vom Standpunkte der Verkehrssicherheit tief zu beklagen ist, so giebt dies keinen Grund dafür ab, im öffentlichen Fahrbetriebe gleiche Sorglosigkeit walten zu lassen[6]). Der Betriebsunternehmer gewinnt sogar durch einen der Bahnaufsichtsbehörde auferlegten Zwang, die Befähigung derjenigen zu prüfen, welchen Bahnfahrzeuge anvertraut werden dürfen, weil er der Selbstprüfung derer überhoben wird, welche die Behörde bereits für untauglich erkannt und ausgeschlossen hat. Zwar wird er dadurch, daß

[4]) GEw § 3[3]. Die polizeiliche Prüfung beschränkt sich jedoch auf die technische Befähigung und die Zuverlässigkeit der in dem äußeren Betriebsdienste Anzustellenden; Drucks. d. Abg. 206 S. 16.

[5]) Oben § 35 I 84[9].

[6]) In Berlin darf nach StrPolRegl. 7. April 1867 § 14 das Führen von Fuhrwerk nur Personen anvertraut werden, die beim Alter über 16 Jahren des Fahrens und der Pferdebehandlung kundig sind. Für Omnibuskutscher wird nach PolV. 3. Januar 1865 § 9 ein polizeilicher Tauglichkeitsnachweis, für Droschkenkutscher nach PolRegl. 20. Januar 1873 §§ 12, 18 ein Erlaubnißschein verlangt.

die Bewerberzahl kleiner und damit das Verhältniß zwischen Angebot und Nachfrage beeinflußt wird, möglichenfalls zur Zahlung eines höheren Lohnes getrieben werden, was den Betriebsunternehmer in seiner Wirthschaftslage berührt, dagegen steht einem etwaigen Mehraufwande an Lohn ausgleichend das Gefühl der Sicherheit gegenüber, welches das Bewußtsein einflößen muß, daß die Führung des Bahnzuges keinem Ungeeigneten übertragen ist.

III. Die Dienstverrichtungen des Schaffners bedürfen zwar keiner besonderen Befähigung oder Fertigkeit, deren Ausbleiben die Unfallsgefahr erhöhen und die Verkehrssicherheit mindern könnte, dagegen läßt der Umstand, daß er im beständigen Umgange mit Fahrgästen steht, polizeiliche Hülfeleistungen zu erfüllen, für Ordnung und Anstand zu sorgen, Werthgegenstände zu übernehmen und aufzubewahren hat, allerdings für unerläßlich nothwendig erscheinen, bei ihm diejenigen Eigenschaften zu verlangen, welche dazu unerläßlich sind, wohin Umgangsformen, Ehrlichkeit, Glaubwürdigkeit, ruhiges und dabei bestimmtes Auftreten gehören, während Neigung zu Trunk oder Jähzorn unüberwindbare Hindernisse dazu sind. Mithin kann auch hinsichtlich ihrer das Verlangen eines Zuverlässigkeitsnachweises nur gebilligt werden.

IV. Es kann sogar nicht gemißbilligt, muß vielmehr als nachahmungswerth bezeichnet werden, daß für die Kontrolleure und Betriebs-Inspektoren ein gleiches Verlangen gestellt wird[6]), da für sie dasselbe zutrifft, daß sie in Verkehr mit den Fahrgästen zu treten bestimmt sind und deshalb die Eigenschaften mindestens in gleichem Umfange besitzen müssen, die bei den Schaffnern für nothwendig gehalten werden. Einen peinlichen Eindruck ruft es hervor, wenn im öffentlichen Verkehre Beschäftigte während Ausübung von Dienstverrichtung an Bezahlung ihrer Schulden erinnert werden, sodaß nicht unzweckmäßig ist, überschuldete Bewerber auszuschließen. Geradezu verfehlt ist es, höhere Betriebsstellungen durch Personen, welche mit den örtlichen Verhältnissen und Lebensgewohnheiten nicht völlig vertraut sind, zu besetzen, weil diese den Verkehrsbedarf nach Menge und Gestaltung nie richtig erfassen und fehlerhafte Fahr-

---

[6]) **Hamburg** (oben § 55 I 81[4]) für Kontrolleure, die § 51 I 140[1] benannten Orte für Betriebsinspektoren.

pläne ausarbeiten werden. Deshalb sollte die Behörde aus Verkehrsrücksichten verlangen, daß Ortsansässigen vor Fremden der Vorzug zu geben sei.

V. Hier liegt die Frage nahe, ob behördlicherseits das Ablassen von Bahnwagen ohne Schaffnerbegleitung gestattet werden darf oder zu verhindern ist. Nur wenige deutsche Straßenbahnbetriebe lassen zur Zeit[8]) ohne einen Schaffner fahren, welcher das Fahrgeld erhebt, das Zu- und Absteigen regelt; sich meist auf der Hinterplatte aufhält und deshalb an sich geeignet sowie in der Lage ist, gewisse Gefahren zu verhindern. Sobald dem Fahrer nebenbei die Beaufsichtigung des Zu- und Absteigens obliegt, ist seine Aufmerksamkeit getheilt und deshalb die Wahrscheinlichkeit größer, daß die Sicherheit des Straßenverkehres durch ihn leidet. Ein am Hintertheil eintretender Vorgang entgeht ihm leichter und länger z. B. das Hinfallen und Geschleiftwerden eines Zusteigenden, Gegenmaßnahmen wie Bremsen werden verspätet und das Uebel dadurch vergrößert Deshalb sind Fahrgäste und Straßenverkehr durch diese — vielleicht nicht einmal richtigen Sparsamkeitsrücksichten entspringende — Betriebsweise mehr gefährdet, als wenn die verschiedenen Verrichtungen auf zwei Personen vertheilt sind, ohne daß man gerade nöthig hat, von der Annahme eines Obhutsverhältnisses zwischen Begleitmannschaft und Fahrgast auszugehen. Wenn behördlicherseits, wozu für Preußen ALR II 17 § 10 eine Handhabe bietet, die Mitnahme von Schaffnern verlangt wird und seitens der Versicherungsgesellschaften die ohne Schaffner fahrenden Betriebe in eine höhere Gefahrenklasse gesetzt werden, ist solches nicht bedingungslos zu verwerfen. Die nur geringe Zahl derarter Betriebe in Verbindung mit der Wahrscheinlichkeit, daß die von ihnen eingegangenen Unfallsziffern[9]) zu klein sein werden, weil der Unfallseintritt nicht allein den Kutschern leicht entgehen, sondern infolge der fehlenden Kontrolle auch leicht verheimlicht werden konnte, hat das Erbringen eines Zahlenbeweises nach der einen oder anderen Richtung bisher vereitelt.

---

[8]) Oben § 36 I 88[6]: außerdem Görlitz, Rostock.

[9]) K. Hilse: UnfallsgG § 27 S. 114.

§ 196. Die Wagenbeschaffenheit.

Die Sicherheit und Gefahrlosigkeit des Straßenbahnbetriebes hängt nicht unwesentlich von der Haltbarkeit und Zweckmäßigkeit der eingestellten Wagen und deren Ausrüstung ab, weshalb die Behörden wohl thun, sich nach der doppelten Richtung damit zu beschäftigen, daß sie nämlich einerseits keine Ursache zur Eintritt von Unfällen abgeben, und andererseits die Einrichtungen besitzen, um drohende Unfälle abzuschneiden:

I. Demgemäß ist auf deren Haltbarkeit[1]) zu sehen, weil jeder Zusammenbruch des Wagens oder seiner einzelnen Theile (z. B. ein Achsenbruch) zu Tödtungen und Körperverletzungen von Fahrgästen oder Straßengängern führen kann. Ihre Einrichtung muß überdies so gestaltet sein, daß beim Ein- und Aussteigen nicht etwa wegen zu steiler Stufen oder zu engen Zuganges oder aus anderweiten Umständen Unfälle leicht zu erwarten stehen. Umgekehrt haben sich einerseits kräftig wirkende und dabei sachgemäß angebrachte Bremsvorrichtungen, andererseits Zugleinen und ähnliche Anstalten, welche eine Verständigung zwischen Schaffner und Fahrer über drohende Gefahren ermöglichen, als erprobte Unfallverhütungsmaßregeln zweifellos bewährt. Wagen, welche den vorberegten Eigenschaften nicht entsprechen, für den Betrieb auszuschließen, liegt im Rahmen der behördlichen Aufgabe, für die allgemeine Sicherheit zu sorgen, und ist folgeweise begründet.

II. Im Verkehre müssen die einzelnen zulässigen Fahrzeuge den örtlichen Verhältnissen angepaßt sein. Die Straßenbreite und der übliche Verkehrsumfang werden deshalb dahin führen, die Breite, Länge und Höhe der verwendbaren Fahrzeuge zu begrenzen[2]). Ist solches für Fahrzeuge im allgemeinen zulässig, so muß dies auch für Bahnfahrzeuge zutreffen. Ob für die Höchsthöhe gerade 3,50 m, für die Höchstbreite 2,20 m, für die größte Länge 8,20 m oder welche anderweiten Größenverhältnisse dafür mit der Maßgabe

---

[1]) Geschieht gemeinüblich; oben § 39 I 97[4].

[2]) Z. B. Berlin PolV. 4. Mai 1875 für Lastfuhrwerk größte Breite 2,5 m, Höhe 3,7 m und Länge 5,5 m. Die ursprünglich auf 6000 kg begrenzte Gewichtshöhe ist unter 18. Mai 1883 auf 15000 kg erweitert. Vgl. oben § 39 I 98.

zu wählen sind, daß solche nicht überstiegen werden dürfen, unterliegt der sachlichen Beurtheilung, hängt aber weniger von der persönlichen Auffassung als von örtlichen Verhältnissen ab. Hier sprechen hauptsächlich Zweckmäßigkeits- und Verkehrsrücksichten mit. Insbesondere steigt mit der Länge des einzelnen Fahrzeugs die Belästigung, welche es im Straßengewühle abgiebt; dies bedingt wieder eine desto größere Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit von Fußgängern und Wagenführern, um durch ihr Verhalten weder solches zu gefährden, noch selbst gefährdet zu werden. Folgeweise sind an den einzelnen Betriebsorten abwechselnde Größenverhältnisse sehr wohl zu rechtfertigen. Insbesondere werden für Straßen mit großen Steigungen oder starken Krümmungen gewisse Wagengattungen auszuschließen sein, die im allgemeinen als tauglich gelten. So würden z. B. in **Berlin** wegen der Steigung zwischen Prenzlauer und Landsbergerthor auf der Ringbahn Decksitzwagen Gefahr bringen können, während sie auf anderen Strecken gefahrlos laufen. Ebenso bilden hier die Stadtbahnübergänge bisweilen ein Hinderniß, Decksitzwagen zu dulden, um die Decksitzfahrgäste vor der Gefahr zu bewahren, vielleicht durch Hinzutritt eigener Unvorsichtigkeit gelegentlich des Durchfahrens Schaden zu nehmen.

III. Der Vorbehalt, die Zahl und Vertheilung der zulässigen Plätze zu bestimmen, ist theils auf Sicherheitsrücksichten, um es zu keiner die Haltbarkeit übersteigenden Belastung kommen zu lassen, theils auf Gesundheitsrücksichten, damit nicht die Luft im Wageninnern durch Ueberfüllung zu sehr verschlechtert werde, theils auf Ordnungsrücksichten zurückzuführen, damit im Gedränge nicht etwa Fahrgäste belästigt oder unsittlichen Handgreiflichkeiten ausgesetzt werden und um der Verübung von Taschendiebstählen vorzubeugen, sodaß auch hierfür Gründe des öffentlichen Wohles sprechen.

IV. Unerfindlich sind dagegen solche für etwaige Maßregeln der Behörden, welche auf den äußeren Anstrich oder den inneren Ausputz der Wagen abzielen, so sehr sie auch dem Schönheitsgefühle Rechnung tragen und die Behaglichkeit vergrößern mögen, mit welcher die Beförderungsleistungen gewährt werden, weshalb ihre Rechtfertigung auf Schwierigkeit stößt. Solches gilt erst recht hinsichtlich der Bestimmung, daß je nach der Jahreszeit oder den Witterungsverhältnissen geschlossene oder offene Wagen laufen sollen;

vielmehr überschreitet eine solche die Grenzen der polizeilichen Befugnisse.

V. Obschon das Aeußere des Wagens dadurch nicht gewinnt, daß seine Nummer mehrmals mit großen Ziffern darauf vermerkt wird, ist gleichwohl dem auf ihre Anbringung gerichteten polizeilichen Verlangen[3]) die Berechtigung nicht abzusprechen. Denn die ihm zugrunde liegende Absicht, hierdurch einen geeigneten Anhalt zu geben, um etwaige mit dem Wagen in Verbindung zu bringende Vorkommnisse und dabei betheiligten Personen leichter zu ermitteln, reicht zweifellos aus, sie zu rechtfertigen. Ist ja doch die Ermittelung von Schuldigen einer strafbaren Handlung zur Erfüllung von Staatszwecke nöthig, weshalb die ihr dienlichen Vorbereitungsmaßregeln solches gleichfalls sein müssen.

VI. Der immer weiter greifende Gebrauch, die Wagen oder deren Fenster mit Ankündigungen zu beschreiben, verletzt vielfach das Schönheitsgefühl und widerstreitet, soweit Fensterscheiben in Fragen kommen, sogar deren Zwecke, entweder Aussicht zu gewähren oder zur besseren Lüftung herabgelassen werden zu können. Deshalb und weil der Inhalt dem Anstand und den guten Sitten widersprechen kann, haben die Behörden allerdings Anlaß, derartigen Ankündigungen in Straßenbahnwagen ihre Aufmerksamkeit zu widmen, was zu dem Verbote oder mindestens zur Einschränkung von Ankündigungen führen darf, soweit solche nicht mit dem Betriebe in ursachlichem Zusammenhange stehen, wie Aushang von Fahrplänen und Verhaltungsmaßregeln. Die Erwägung, daß im Erfolge dem Unternehmer Einnahmen verloren gehen, welche aus der Ankündigungsgebühr erzielbar gewesen sein würden, ist gegenüber dem vorberegten öffentlichen Interesse umsomehr nebensächlicher Natur, als zu der durch ein etwaiges Verbot betroffenen Nutzungsart der Bahnwagen keineswegs öffentliche Verkehrsrücksichten, sondern ausschließlich der Eigennutz des Betriebsunternehmers und die Reklamesucht der Auftraggeber geführt haben, es sich überdies durchweg um verhältnißmäßig geringe[4]) Beträge handelt.

---

[3]) Gemeinüblich nach § 31 I 70[4].

[4]) Z. B. in Offenbach in den letzten 4 Betriebsjahren nur 360,95 M., also durchschnittlich etwa 90 M. jährlich; ein angebrachter Automat brachte dort 1888/89 nur 21,92 M., 1889/90 — 23,47 M.

§ 197. Beschränkungen im Bilden der Züge.

Gemeinüblich ist zur Erhaltung der Sicherheit und Bequemlichkeit auf den öffentlichen Straßen in geschlossenen Ortschaften das Koppeln von Fuhrwerken und das Anhängen von Handwagen nicht erlaubt und darf die Länge eines Fuhrwerks einschließlich der Deichsel nur ausnahmsweise 5,5 m überschreiten[1]), weshalb das Gebot nicht befremdlich ist, daß der Straßenbahnzug nur aus einem Wagen bestehen soll, und die Beförderung mehrerer Wagen durch eine und dieselbe Zugkraft untersagt[2]) wird.

I. Soweit es sich um Pferdebahnbetriebe handelt, findet es überdies in der berechtigten Fürsorge seine Rechtfertigung, daß die Ladung in richtigem Verhältnisse zur Leistungsfähigkeit des Gespannes steht, wodurch gleichzeitig einer Thierquälerei und der unvermeidlichen Verkehrsstörung vorgebeugt werden soll, welche aus dem Unvermögen zur Fortschaffung des Fahrzeugs verursacht wird. Sie widerstreitet überdies nicht einmal dem Nutzen des Betriebsunternehmers. Denn die Zugkraft des einzelnen Thieres ist beschränkt, seine Ueberanstrengung führt zur überschnellen Abnutzung und zwingt, vorzeitig das Pferd auszumustern und durch ein neues zu ersetzen[3]). Nach der Länge und Tragfähigkeit des Fahrzeuges läßt die benöthigte Kraft zu seiner Fortbewegung bei voller Besetzung sich aber annähernd genau vorher bestimmen, sodaß der Unternehmer, welcher füglich die Leistungsfähigkeit seiner Zugthiere kennen wird, durch sachgemäße Bespannung mit einem oder zwei Pferden, sowie durch richtige Auswahl der für ihn verwendbaren Pferde jeder Kraftvergeudung vorzubeugen und die polizeiliche Beschränkung mit seiner Wirthschaftslage in Einklang zu bringen vermag.

II. Mit mechanischen Betrieben ist die Beschränkung der einzelnen Züge auf nur einen Wagen unverträglich. Ihr wirthschaftlicher Nutzen liegt in der vollen Ausbeutung der Kraft, welche die Maschine abzugeben vermag und die ausnahmslos einer viel-

---

1) z. B. Berlin StrPRegl. §§ 9, 10a. Oben § 196 II 219[2].

2) Belege oben § 33 I 78[9].

3) Oben §§ 39, 40 I 96[1], 219[3].

fachen Pferdekraft entspricht; ihr Vorzug vor den Pferdebetrieben hinsichtlich der Verkehrsverbesserung wird ausschließlich in der Wirkung gesucht, eine größere Menschenmenge auf einmal zu befördern. Hat ihre größere Fahrgeschwindigkeit[4]) ohne richtige Verwerthung zu bleiben und tritt noch dazu eine Beschränkung im Ausnutzen der Zugkraft ein, so wird den mechanischen Betrieben die Bestandsfähigkeit unterbunden. Ihre Zulassung bedingt gleichzeitig die Genehmigung, mehrere Wagen durch ein und dieselbe Triebkraft zu befördern, zu der es auch überall dort gekommen, wo ihre Einführung geglückt ist[5]).

III. Um einerseits die Länge des Zuges zu verkürzen, andererseits gewissen Betriebsgefahren besser auszuweichen, wird in manchen Orten gestattet, daß die Wagen ohne Deichsel fahren. Dies hat sich bewährt[6]), weil nicht allein die Gefahr abgeschnitten ist, daß beim Auffahren eines hinteren auf den vorderen Wagen die Deichsel unter den Fahrgästen des Hinterperrons Unheil anrichtet, sondern auch unvorsichtige Straßengänger, welche kurz vor Bahnwagen auf die Gleise treten, leichter vor Verletzungen durch Huftritte bewahrt bleiben, wenn die Pferde zur Seite herausgenommen werden können, sodaß die Einrichtungen zur Nachahmung zu empfehlen ist, ohne daß damit gesagt werden soll, daß für Fuhrwerke, welche an Schienen nicht gebunden sind, die Deichsel gleichfalls wegfallen kann, indem sie hier vielmehr gleichzeitig das bessere Lenken begünstigen soll.

C. Pflege der Ordnung im Straßenbahnverkehre.

§ 198. Einschränkungen aus Schicklichkeitsrücksichten.

Darf zwar der Eingriff der Aufsichtsbehörde in die Betriebsfreiheit sich nicht weiter erstrecken, als dies zur Wahrung der be-

---

4) In Chemnitz wird die Fahrgeschwindigkeit in dem geplanten elektrischen Betriebe auf 24 km stündlich veranschlagt; gestattet sind in Bremen außerhalb der Stadt 16 km, innerhalb nur 10—12 km. Ztschr. f. Transportw. IX 289; oben § 192 II 207.

5) Oben § 33 I 78[10].

6) K. Hilse: UnfallsgG § 28 S 129.

theiligten öffentlichen Interessen nothwendig ist, so ist doch nicht ausgeschlossen, von Anstandsrücksichten sich leiten zu lassen und die Annehmlichkeit oder Belästigung, welche gewisse Handlungen bereiten können, gebührend mitzuberücksichtigen. Allerdings wird gerade hier geboten sein, nicht weiter zu gehen, als das Gemeinwohl und die Sitte erfordern. Von den aus solchen Erwägungen entsprungenen Maßregeln sind hervorzuheben.

I. Das in Deutschland gemeinübliche[1]) Verbot, Deckplätze von weiblichen Personen besetzen zu lassen, ist jedoch nicht bloß aus Schicklichkeits- sondern zugleich aus Sicherheitsgründen zu rechtfertigen, weil die weibliche Bekleidung auf den schmalen und krummen Treppen hinderlich ist und das Herabfallen begünstigt. Zwar wird aus Kopenhagen, wo die Decksitzplätze der Straßenbahnen den Frauen nicht vorenthalten sind, berichtet, daß Unzuträglichkeiten daraus bisher nicht beobachtet sind, dagegen reicht solches noch nicht aus, um das giltige Verbot für unzeitgemäß zu erklären, zumal bisher die von ihm betroffenen Frauen Anträge auf seine Aufhebung noch nicht eingebracht haben[2]).

II. Anstandsrücksichten entspringt das Verbot, in Straßenbahnwagen zu lärmen[3]) und zu singen, weil weder nach Inhalt noch nach Form die Gesänge den Mitfahrgästen zu gefallen brauchen und das Lärmen für andere unbedingt lästig ist. Dieselben Erwägungen, welche zum Strafverbote führten, auf der öffentlichen Straße derlei Handlungen vorzunehmen, dürfen sinngemäße Anwendung auf Bahnwagen finden, deren Inneres gleichfalls jedermann zugängig ist.

III. Zur Verhütung von Unzuträglichkeiten und zur Erhaltung guter Luft wird das Rauchen der Fahrgäste nur auf den Außenplätzen oder in besonderen dazu bestimmten Wagenabtheilungen gestattet[4]). Diese Maßregel findet unter denen zahlreiche Gegner, welche beim Besteigen des Wagens gerade rauchen und dies nun

---

[1]) Oben § 32 I 75[7].

[2]) Daß den in der Berliner Stadtverordneten-Versammlung vorgebrachten Wünschen um Aufhebung des Verbotes Beschlüsse der Frauen zugrunde gelegen haben, ist nicht erwiesen.

[3]) Belege oben § 32 I 76[12]. Vergl. StrGB § 360[11].

[4]) Belege oben § 32 I 76[11].

aufgeben sollen. Da manche von ihnen das Weiterrauchen der Beförderung in einem Bahnwagen vorziehen, welcher ihnen dies zu thun abschneidet, wird sogar ein Einnahmeausfall für den Unternehmer daraus abgeleitet und das Verbot für verkehrsstörend zu bezeichnen versucht. Dies ist jedoch verfehlt. Nur soweit geht die staatliche Fürsorge, daß der Betrieb zur Ueberwältigung des Ortsverkehres tauglich ist, nicht aber weiter dahin, daß der Einzelne dabei in seinen Gewohnheiten geschützt bleibe. Daß jedoch das Rauchen an sich und namentlich das Gemisch der verschiedensten Tabakssorten die Luft in einem engen Raume derart verschlechtert, um den ferneren Aufenthalt darin lästig oder gesundheitsschädlich werden zu lassen, bedarf nicht erst eines Beweises.

Ist somit das Rauchverbot an sich gerechtfertigt, so begründet solches nicht umgekehrt in der Absicht, dem Verlangen der Rauchliebhaber gerecht zu werden, das Ansinnen an den Betriebsunternehmer, Wagen in genügender Anzahl in Betrieb zu stellen, welche getrennte Abtheilungen für Raucher und Nichtraucher enthalten. Dieser Zwang wäre umsomehr unerlaubt, als die Wagen mit getheilten Abtheilungen sich im allgemeinen nicht bewährt und sehr bald Unzufriedenheiten hervorgerufen haben[5]). Ueberdies kann das Rauchen doch immer nur für eine verbreitete Angewohnheit, dagegen nicht zum unerläßlichen Lebensbedürfnisse erklärt werden. Solange für unschicklich gilt, daß im Bahnwagen jeder seine Eß- oder Trinklust zwanglos befriedigt, so muß solches vom Rauchen gleichfalls gelten.

§ 199. Der Nachtbetrieb der Straßenbahnen.

In Petersburg hat 1890 auf Bitten der Einwohnerschaft die Straßenbahnverwaltung für die Wintermonate einen nächtlichen Bahnverkehr eingeführt und für die Nachtfahrten die Erhebung höherer Preise bewilligt erhalten[1]). In New-York sind seit 1890 die Betriebsunternehmer durch ein besonderes Gesetz verpflichtet

[5]) Deshalb sind sie in Deutschland gänzlich aufgegeben. Am längsten hatten sie sich in Düsseldorf gehalten.

[1]) Straßenbahn III 30.

worden, die ganze Nacht alle Viertelstunden Wagen fahren zu lassen[2]). Umgekehrt dauert in Hamburg einzelnen der Pferdebahnbetrieb zu weit in die Nacht hinein, weshalb sie wegen angeblicher Unzuträglichkeit für das »Alte allgemeine Krankenhaus« und dessen Insassen seine Einschränkung beantragt haben[3]). In Berlin begegnet man dagegen Klagen über den angeblich höchst mangelhaften Nachtverkehr der Ringbahn, weil er für die Besucher der zahlreichen Vergnügungslokale keine genügende Beförderungsgelegenheit biete und manchem die Verdrießlichkeit bereite, sich für seine Ortsveränderung der theuren Nachtdroschken zu bedienen[4]).

Bei diesen somit vorliegenden Gegensätzen hinsichtlich des Nachtbetriebes der Straßenbahnen bedürfen die beiderseitigen Gründe einer Untersuchung nach ihrer Stichhaltigkeit.

Zunächst ist es keineswegs zweifellos, ob das Gemeinwohl dadurch gewinnt und den Staatszwecken gedient wird, wenn die Ruhelosigkeit im öffentlichen Leben derart um sich greift, um einen Nachtbetrieb sowohl lohnend, wie erforderlich werden zu lassen[5]). Diejenigen, welche der nächtlichen Ruhe bedürfen, um ihr Tagewerk mit gestärkten Kräften erledigen zu können, bilden an jedem Orte die Mehrzahl und haben deshalb darauf einen natürlichen Anspruch, daß ihr Ruhebedürfniß der Minderheit wegen nicht gestört werde, welche ihr Vergnügen bis tief in die Nacht ausdehnt. Diese Erwägung in Berücksichtigung des Umstandes, daß es kaum Sache der Behörden sein dürfte, dem Vergnügungsverkehre Vorschub zu leisten, wird sie füglich dahin bringen, von jeder Zwangsmaßregel gegen den Unternehmer zur Einführung des Nachtbetriebes Abstand zu nehmen.

Dazu tritt, daß die Ergiebigkeit eines Nachtbetriebes für den Unternehmer keineswegs feststeht. Denn der Nachtbetrieb verursacht größere Aufwendungen wie der Tagesbetrieb, weil einerseits die Werkthätigen für den Verlust der Nachtruhe einen Ersatz durch

---

[2]) a. a. O. III 222

[3]) a. a. O. III 238; in Berlin ist neuerdings von einer Krankenhaus-Verwaltung Einspruch gegen eine Bahnanlage in der Nähe der Frauenklinik aus Rücksichten für deren schwerkranke Insassinnen erhoben, a. a. O. V 284.

[4]) a. a. O. III 251.

[5]) Oben § 162 II 108.

erhöhten Lohn oder geringere Arbeitsdauer fordern, und andererseits gesetzlich die Nachtarbeit beschränkt wird. Die Erträge eines Nachtwagens werden hinter diesen eines Tageswagens eher zurückbleiben, als darüber hinausgehen. Denn die Zahl der Nachtwandler ist geringer als diese der Geschäftsleute, welche dem Tagesverkehre zufallen. Die Forderung erhöhter Nachtpreise hat sich als geeigneter Ausgleich nicht bewährt, weil gegenüber der Preishöhe viele von der Beförderung Abstand nahmen, weshalb sie meist fallen gelassen worden ist. Nun ist zwar die Thatsache nicht abzuleugnen, daß nach Wegfall erhöhter Nachtpreise die abgelassenen Züge eine Mehreinnahme erzielt haben, welche indeß die Tagesdurchschnittseinnahme keineswegs übersteigt, sodaß die Mehrkosten des Nachtbetriebes durch sie keinen Ausgleich finden. Sie kommt überdies auf Kosten der letzten Tageswagen ein, indem der Einzelne einfach seine Heimfahrtszeit verschoben hat, nachdem ihm der Aufschub keine Mehrkosten verursacht. Wenn nun zwar unleugbar die letzten Nachtwagen den Verkehrsbedarf manchmal nicht überwältigen können und Fahrbewerber zurücklassen müssen, so liegt dies einfach in der Unsitte und dem Unverstande, auf Mitnahme im letzten Wagen zu rechnen und damit einen außergewöhnlichen Verkehrsandrang zu schaffen. Hiergegen würde nicht einmal das Einstellen eines noch späteren Wagens Abhülfe bringen, weil dann sehr bald der frühere leer bleiben und der letzte abgewartet werden würde. Dem Betriebsunternehmer eine unlohnende Betriebsausdehnung aufzuzwingen, steht der Bahnaufsichtsbehörde nicht zu.

Die Frage der Zulässigkeit des Nachtbetriebes könnte indeß auch von dem Betriebsunternehmer angeregt werden, sodaß die Behörde vor die Wahl gestellt sein würde, ob sie ihn zulassen oder verhindern soll. Wird sie zwar einerseits zur Ablehnung berechtigt sein, falls sie jedes öffentliche Bedürfniß für die Ausdehnung vermissen und diese lediglich dem Eigennutze des Unternehmers zuschreiben zu sollen meint, so wird andererseits die Rücksicht auf etwaige Kranke nicht ausreichen, bei einem sonst anzuerkennenden Verkehrsbedarf einen genügenden Versagungsgrund abzugeben[6]).

---

[6]) Vergl. oben § 182 II 176.

D. Annehmlichkeitspflege im Straßenbahnverkehre.

§ 200. Ausflüsse derselben.

Zwar gehört die Förderung der Annehmlichkeit und Bequemlichkeit nicht zu den Aufgaben der staatlichen Fürsorge, sodaß gegen die Betriebsunternehmer das Verlangen, Einrichtungen und Anstalten zu treffen, welche lediglich die Benutzung der Fahrgelegenheiten angenehmer gestalten, ohne daß ihr Wegbleiben Unzuträglichkeiten mit sich bringt, im Zwangswege durchzusetzen, kaum Sache der Staats- oder Gemeindeverwaltung sein dürfte. Gleichwohl werden diesbezügliche Maßregeln angetroffen, die noch dazu der Nachahmung dort werth sind, wo sie bisher fehlen. Hierher gehören:

I. das polizeiliche Gebot[1]), sofort nach dem Eintreffen jedes Wagens auf den Endpunkten ihn genau nach zurückgebliebenen Gegenständen zu durchsuchen und solche sorgfältig zu verwahren, bis sie dem Betriebsunternehmer übergeben werden können. Dasselbe zielt einerseits zwar darauf ab, den Eigenthümern die Wiedererlangung ihrer vergessenen Gegenstände zu sichern, ist andererseits aber geeignet, deren unredlichem Erwerbe und damit derjenigen strafbaren Handlung vorzubeugen, welche in der eigenmächtigen Wegnahme des Gegenstandes selbst ohne gleichzeitige Absicht der rechtswidrigen Aneignung unverkennbar liegt, wobei es zunächst nicht darauf ankommt, ob die That als Diebstahl oder als Fundunterschlagung strafrechtlich zu beurtheilen ist[2]). Insofern nun die Behörden zweifellos befugt sind, dem Verüben eines Unrechtes vorzubeugen, kann dem gegnerischen Vorbringen, daß das Polizeigebot eine unbefugte Bevormundung zugunsten der Vergeßlichkeit herstellt, die Tragweite nicht beigelegt werden, es für überflüssig oder sachwidrig zu erklären. Daß es einer Menge von Fahrgästen die Wiedererlangung des Eigenthums erleichtert, liefert den Beweis für seine Zweckmäßigkeit.

---

[1]) Belege oben § 49 I 137[12].

[2]) K. Hilse im Archive f. die gesammte StrRPflege XXXIX Nr 6. In Berlin ist ein Fall durch rechtskräftiges Urtel v. 14 Juni 192 (125 D. 550) für Diebstahl erklärt und mit 6 Wochen Gefängniß bestraft worden.

II. Unter den Gesichtspunkt, dadurch neben der Bequemlichkeit des Einzelnen die öffentliche Ordnung zu schützen, läßt sich die behördliche Fürsorge für eine sachgemäße Vertheilung des Raumes in den Straßenbahnwagen bringen und dadurch rechtfertigen. Denn augenscheinlich werden viele Unzuträglichkeiten vermieden, wenn die Fahrgäste beim Besteigen des Wagens sofort den Platz erkennen, der noch zu besetzen ist, und nicht von dem Grade des Entgegenkommens abhängen, mit welchem die Fahrgäste zusammenrücken, um den bisher falsch besetzten Platz freizumachen. Dagegen darf diese Maßregel nicht über Gebühr zu dem Zwange ausgedehnt werden, die einzelnen Sitze durch Lehnen von einander zu trennen, weil dadurch einerseits Raum verloren geht, andererseits die Wageninsassen selbst bei mangelhaft besetztem Wagen die Vergünstigung eines bequemen Sitzes verlieren. Sachgemäß erscheint zwar die Bestimmung, daß die Fahrgäste den Weisungen des Schaffners, soweit sie auf eine richtige Besetzung ihres Wagens und gegen die Ueberfüllung einzelner Wagentheile abzielen, unterworfen sind[3]), weil anderenfalls er seinen bezüglichen Obliegenheiten nicht genügen kann, doch müßten sie dahin eine Erweiterung erfahren, daß Unfolgsamkeit neben dem Verluste des Rechtes auf weitere Mitnahme auch Strafbarkeit bewirkt.

III. Für eine sachwidrige Bevormundung wird das Verbot[4]) der Mitnahme von Hunden, von umfangreichem, übelriechendem oder schmutzigem Gepäcke und von Personen über die bestimmungsgemäße Zahl bisweilen erklärt, indem man meint, daß füglich es doch nur die Fahrgäste etwas angehe, ob sie die Belästigung durch die Mitnahme ertragen wollen. Unfehlbar würde sein Wegfall für die Betriebsunternehmer vortheilhaft sein, weil ihnen ohne Mehraufwand die Fahrgelder derjenigen Personen zufließen, die jetzt zurückgewiesen werden müssen. Nicht minder liegt eine gewisse Härte gegen die Ausgeschlossenen vor, die dadurch eine billige Fahrgelegenheit verlieren. Endlich würden die Schaffner manchen Unzuträglichkeiten, welche sie bei strenger Durchführung des Verbotes erfahren,

---

[3]) Solches ist gebräuchlich; oben § 36 I 89[10] mit Berl PB 28. April 1876.

[4]) Oben § 36 I 89[7]. Frankfurt gestattet die Mitnahme kleiner Schoßhunde; oben § 36 I 89[9].

und Geldstrafen entgehen, welche sie heute nicht selten treffen. Gleichwohl hat das Verbot volle Billigung zu finden. Denn einmal ist unter den beregten Umständen die Mitnahme für andere lästig; sodann fehlt es an der Möglichkeit, im Einzelnfalle festzustellen, ob thatsächlich eine freie Willensübereinstimmung sämmtlicher Fahrgäste zur Mitnahme vorliegt, indem die Willensfreiheit des Einzelnen leicht durch das Verhalten der Uebrigen überwältigt werden kann. Hierzu braucht es die Behörde nicht erst kommen zu lassen.

IV. So angenehm für Kinder, weibliche, alte und schwächliche Personen eine Hülfeleistung des Schaffners beim Ein- oder Aussteigen auch sein mag, eben so sehr sollte die Behörde sich davor hüten, bei Strafe ihm eine Hülfeleistungspflicht aufzubürden[5]). Denn einmal wird er derselben nicht immer zu entsprechen vermögen, so oft er nämlich durch anderweite Dienstverrichtungen abgehalten ist oder das Hülfsbedürfniß ihm entgeht. Sodann halten manche sich leicht berechtigt, diese Hülfe zu fordern, wo sie gleichwohl entbehrlich ist, und werden unangenehm, wenn sie ausbleibt. Man würde besser handeln, dem freien Mitgefühle des Schaffners zu überlassen, inwieweit er helfen will, statt eine widerwillige Menschlichkeit erzwingen zu wollen, zumal das Gemeinwohl darunter nicht leidet, wenn dem Einzelnen eine Hülfe versagt wird, die sein außergewöhnlicher Zustand beansprucht, während sie mit dem Bahnbeförderungsgeschäfte eigentlich nichts zu thun hat.

V. Die eingebürgerte Gewohnheit, während der Straßenbahnfahrten zu lesen, hat zur Unzufriedenheit über die jetzigen Beleuchtungsarten[6]) und zu wiederholten Vorstellungen um Abhülfe an die Behörden geführt. Denselben ist nicht stattzugeben; denn im Bahnverkehre ist stete Aufmerksamkeit nöthig, wenn nicht die Ab- und Zusteigenden durch die Haltung des Zeitungslesers gestört werden sollen. Auch verpaßt der Leser leicht das Fahrziel und sind hieraus Unzuträglichkeiten inform unerquicklicher Auseinandersetzungen zwischen ihm und dem Schaffner wegen der Schuldfrage oder der Fahrgeldnachzahlung unvermeidlich. Endlich ist nicht

---

[5]) Solches geschieht jedoch öfters nach oben § 36 I 89[10]; wegen Frankfurt Straßenbahn III 21.

[6]) Die heutigen Satzungen oben § 36 I 88[5]. Straßenbahn III 10.

ersichtlich, was das Gemeinwohl verliert, wenn dem Einzelnen das Lesen im Fahren versagt ist, oder inwiefern der Verkehr gewinnt, wenn solches ermöglicht wird. Damit fällt aber jedes schutzberechtigte öffentliche Interesse und damit für die Behörde die Befugniß weg, zwingend oder verbietend einzugreifen.

VI. Nicht selten stellt die Behörde Forderungen über den Anstrich der Bahnwagen, das Aeußere der Geschirre, die Beschaffenheit und Farbe der Pferdedecken, den Inhalt und die Ausführung von Ankündigungen u. s. w.[7]) Dies alles liegt außerhalb des Rahmens der aufsichtsbehördlichen Befugniß, da es zur Wahrung öffentlicher Interessen nicht nothwendig[8]) ist, sodaß diesbezügliche Maßregeln im geordneten Beschwerde- oder Verwaltungsstreitverfahren außer Kraft gesetzt werden müßten und deshalb besser unterbleiben.

Gleiches ist von dem Aeußeren der Pferde zu sagen, welche bei unverminderter Kraft zum Ziehen und Laufen nicht schon um deshalb von der Weiterverwendung ausgeschlossen werden dürfen, weil ihr Aeußeres nachgelassen hat, ohne daß ihre Benutzung unter den Gesichtspunkt der Thierquälerei gebracht oder ihr Aeußeres als abstoßend bezeichnet werden kann.

VII. Die Mitnahme geladener Gewehre ist zwar ungefährlich, wenn deren Hahn derart abgestellt ist, daß der Schuß nicht losgehen kann. Indeß läßt sich im Einzelfalle nicht übersehen, ob diese Sicherheitsmaßregel wirklich getroffen ist: außerdem ängstigen sich manche beim Erblicken lose getragener Gewehre. Demgemäß handeln diejenigen Polizeibehörden keineswegs unberechtigt, welche die Mitnahme geladener Gewehre in den Straßenbahnwagen untersagen[9]).

VIII. Die Beförderung von Gefangenen in Straßenbahnwagen ist polizeibehördlich nur selten[10]) ausdrücklich verboten, doch würde eine Ausdehnung dieses Verbotes namentlich in Fällen gerechtfertigt sein, wo die Gefangenen Handfesseln oder deren Führer Uniform tragen, weil allerdings die übrigen Fahrgäste

[7]) Oben § 196 IV 222.

[8]) Auffassung in Preußen nach Drucks. d. Abg. Nr. 206 S. 17.

[9]) Bremen, Bremerhaven, Crefeld, Durlach, Goldbeck, Heidelberg, Kiel, Mainz, Mannheim.

[10]) z. B. Altona.

leicht daran Anstoß nehmen. Die Schaffner sind indeß ohne ausdrückliche Ermächtigung nicht berechtigt, Gefangenen die Mitfahrt zu verweigern, sobald deren Aeußeres reinlich ist, wo, wie gemeinüblich[11]) ist, nur abstoßende Krankheitserscheinung, unreinliches Aeußere und Trunkenheit als Ausschließungsgründe aufgeführt sind.

IX. Das übliche Verbot, umfangreiches Gepäck mitzunehmen, hat schon häufig zu dem Wunsche geführt, daß namentlich solche Wagen, welche Bahnhöfe verbinden oder zu Märkten führen, mit Einrichtungen versehen würden, welche die Mitnahme von Gepäck ermöglichen. Bisher ist dem nur selten[12]) stattgegeben. Dagegen genügen unverkennbar diejenigen Betriebe ihrer Zweckbestimmung vollkommener, welche die Mitnahme von Gepäck ermöglichen, als diejenigen, welche solches von größerem Umfange ausschließen. Denn überwiegend ist die ärmere Bevölkerung bei Besorgung ihrer Geschäfte benöthigt, Gegenstände von größerem Umfange mitzuführen, sodaß gerade ihr für die wichtigsten Ortsveränderungen die Beförderungsgelegenheit durch Straßenbahnen verloren geht. Deshalb wird es eine dankenswerthe Aufgabe der Technik sein, eine derarte Wageneinrichtung zu ersinnen, daß ohne Belästigung der Mitfahrgäste die Gepäckbeförderung zulässig wird. Die Bahnaufsichtsbehörden würden nicht berechtigt sein, der Einstellung solcher Wagen zu widersprechen, weil die Güterbeförderung in keinem geringeren Grade wie die Personenbeförderung Aufgabe des Verkehrs ist und deshalb den Staatszwecken dient.

---

[11]) Oben § 36 I 89[7].

[12]) In Köln sind für zugelassene Gepäckstücke Marken zu verabfolgen; wegen Bromberg oben § 39 I 98[7].

Drittes Buch.

Die Straßenbahnwirthschaftslehre.

---

§ 201. Begriff der Straßenbahnwirthschaft.

Wirthschaft ist die auf Befriedigung des Bedarfs nach äußeren Gütern gerichtete planmäßige Thätigkeit jemandes. Dieser »Jemand« ist entweder eine natürliche Person, die sie zur Erhaltung ihres Lebens und zum Stillen ihrer Neigungen braucht, oder eine Rechtsperson, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und für ihre Bestandsfähigkeit Bedürfnisse hat, zu deren Befriedigung äußere Güter gehören. Letzteres gilt übrigens nicht bloß von den politischen Vereinigungen, wie Reich, Staat, Gemeinde, sondern trifft für die zu Erwerbszwecken zusammengetretenen Gesellschaften gleichfalls zu, deren jede genöthigt sein wird, zur Deckung ihres Bedarfs sich mit ihren verfügbaren Mitteln einzurichten. Mithin kann nach der Person des Wirthschafters von einer Reichs-, Staats-, Gemeinde-, Gesellschafts-, Einzelwirthschaft u. s. w. die Rede sein.

Der Wirthschaftsplan wird bald auf einmal für den gesammten Lebens- bezw. Bestandsbedarf innerhalb gewisser Zeit, bald bloß für einzelne zu verfolgende Zwecke oder zu erfüllende Aufgaben entworfen, worauf die Unterscheidung von Gesammt- und Theilwirthschaft beruht. Dort ist naturgemäß die Gütermenge, welche der Bedarf umfaßt, größer und mannigfaltiger als hier. Bei Theilwirthschaft wird gebräuchlich der Zweck oder die Aufgabe, um deren Erfüllung es sich handelt, in der Weise zum Ausdruck gebracht, daß man nach ihm die Wirthschaft benennt, also z. B. von Bau-, Gewerbewirthschaft u. s. w. spricht, wenn lediglich die Deckung des Bedarfs an Bauwerken oder gewerblichen Unternehmungen ausgedrückt werden soll.

In der Straßenbahnwirthschaft hat man es bald mit der Gesammtwirthschaft, bald mit einer Theilwirthschaft zu thun. Es kommt dabei nämlich darauf an, welcher Begriff[1]) mit dem Worte Straßenbahn verbunden, ob an Bahnanlage und Bahnbetrieb oder an den Bahnbetriebsunternehmer gedacht ist. Denn im Wirthschaftsgebiete kommen die Straßenbahnen in doppelter Richtung in Betracht, als Gegenstand zur Erfüllung fremder Aufgaben und Befriedigung fremder Bedürfnisse oder umgekehrt als Selbstwirthschafter, für die es sich dann darum handelt, auf welche Weise sie ihre eigenen Bedürfnisse am besten befriedigen und ihren Bestandszweck am vortheilhaftesten erfüllen. Sie dienen in ersterem Sinne fremden Zwecken und sind im letzteren sich selbst Zweck.

Als wirthschaftende selbständige Erwerbsunternehmungen haben die Straßenbahnen die Befriedigung des eigenen Bedarfs und die Beschaffung der für ihre Zwecke erforderlichen Gütergattungen und Gütermengen zu überlegen und zu besorgen. In der Eigenschaft eines lediglich für die Wirthschaft eines anderen bestimmten, zur Erfüllung seiner Zwecke und Aufgaben verwendbaren Gutes, werden sie bloß als Mittel zur Verkehrsüberwältigung und als ein zur Befriedigung des Verkehrsbedarfes tauglicher Gegenstand betrachtet und behandelt.

Insofern nun sowohl die subjective, wie die objective Seite bei der Begriffsbestimmung nicht übergangen werden darf, ist unter Straßenbahnwirthschaft die planmäßige Thätigkeit zu verstehen, einerseits die eigene Wirthschaftslage des Unternehmers durch richtige Ausnutzung und sachgemäßen Bezug der mannigfachen Bedarfsgegenstände zu verbessern oder wenigstens zu erhalten, andererseits umgekehrt durch Straßenbahnen den allgemeinen Bedarf nach Ortsveränderung möglichst vollständig zu decken.

Danach ist die Straßenbahnwirthschaft, soweit die letztere Seite in Frage steht, ein Zweig der Reichs-, Staats-, Gemeindewirthschaft oder dieser von sonstigen wirthschaftlichen Verbänden; im anderen Sinne hat sie die Wege aufzusuchen, auf welchen die zur eigenen Bestandsfähigkeit benöthigten Güter am leichtesten erlangt, am vortheilhaftesten gebraucht werden und man mit den verfüg-

[1]) Oben § 1 I 4.

baren Mitteln am weitesten reicht. Hier hat also der Unternehmer zu überlegen, was seinerseits zu geschehen hat, um der eigenen Zweckbestimmung zu genügen und einen Erwerb aus dem Gewerbe zu erzielen: dort kommen lediglich die Aufgaben des Verkehrs in Frage und handelt es sich ausschließlich darum, ob der Betrieb demselben gewachsen ist.

§ 202. Die Bedeutung einer Straßenbahnwirthschaftslehre.

In der Straßenbahnwirthschaftslehre hat man es mit einem Zweige der allgemeinen Wirthschaftslehre zu thun. Für sie haben diejenigen Grundsätze und Regeln zur sinngemäßen Anwendung zu kommen, welche im Wirthschaftsleben als unumstößliche Wahrheiten erkannt und erprobt sind, sodaß ihr Verleugnen sich stets in Verlusten oder Ausbleiben des erzielbaren Gewinnes bestrafen, ihr Befolgen durch Steigen der Ergiebigkeit belohnen würde.

Daraus erhellt die hohe Bedeutung, welche die Kenntniß der einschlagenden wirthschaftlichen Grundsätze nach Ursache und Wirkung für die Verwaltungen der Straßenbahnen und die Bahnaufsichtsbehörden zu haben vermag, zumal letztere nach mancher Richtung durch die Gesetzgebung dazu berufen sind, die wirthschaftlichen Zustände der beaufsichtigten Betriebe zu prüfen und unter deren Berücksichtigung bei ihren Maßnahmen sich bestimmen zu lassen. Wie wollen sie z. B. ihrer Pflicht[1]) genügen, bei Genehmigung der Fahrpreise den Unternehmern eine angemessene Verzinsung und sachgemäße Tilgung des in dem Unternehmen steckenden Kapitals frei zu lassen, wenn ihnen die Grundsätze fremd und die Verkehrsgesetze unbekannt sind, nach welchen die Unkosten und die Einkünfte des Betriebes sachgemäß zu veranschlagen sind? Diese Umstände rechtfertigen das Herausziehen eines bestimmten Wirthschaftszweiges aus dem Gesammtbilde des wirthschaftlichen Lebens und seine besondere Darstellung. Zwar tadeln manche ein solches Beginnen, weil die Wissenschaftlichkeit darunter leide und nur Stückwerk geliefert werde. Die Behandlungsart, welche die Forst- und Landwirthschaft, —

---

[1]) z. B. Preuß. G 28. Juli 1892 § 14^3; Bayer. V 20. Juni 1855 § 10^6.

also abgesonderter Zweige der Volkswirthschaft — trotz ihrer Absonderung bisweilen schon gefunden haben, beweist indeß gegen sie, daß die Wissenschaft sehr wohl dabei gewahrt werden kann. Daß im Straßenbahnwesen dies anders ausfallen müsse, dafür fehlt jede thatsächliche Unterlage.

In der Straßenbahnwirthschaft treten nun aber neue und dabei eigenthümliche Bedürfnisse zu Tage, welche für andere Wirthschaftsbetriebe bald fehlen, bald bloß nebensächlich sind. Die Deckungsmittel des Bedarfs sind gleichfalls nach mehrfacher Richtung anders geartet, wie in den übrigen, ja selbst wie in verwandten Geschäftszweigen. Es sei nur daran erinnert, daß die Eisenbahnen infolge unbeschränkter Genehmigungsdauer behufs Aufbringung des Bauaufwandes anders wirthschaften können, als die gemeinüblich zeitlich kurz begrenzten Straßenbahnen, daß ferner anderweite Gefahrensarten, Triebkräfte, Bedarfsverhältnisse obwalten. Dazu tritt das praktische Bedürfniß der Straßenbahnverwaltungen, denen nicht damit gedient ist, aus einem Gesammtbilde der Wirthschaftsgrundsätze das ihnen wünschenswerthe selbst heraussuchen zu sollen, sondern die das für sie gerade wissenswerthe möglichst von allen fremden Bestandtheilen entkleidet vor sich haben und zusammengestellt sehen möchten. Braucht die Erfüllung dieses Verlangens nicht nothwendig auf Kosten der Wissenschaftlichkeit zu geschehen, ist sie vielmehr mit ihr verträglich, so bleibt unerfindlich, warum nicht wenigstens der Versuch gemacht werden soll, beides zu vereinigen.

Dies vorausgeschickt, wird die Straßenbahnwirthschaftslehre also die wirthschaftlichen Grundsätze und Erfahrungen in ihrer Anwendbarkeit auf Straßenbahnen zu prüfen und zusammenzustellen haben, welche für Aufstellung sachgemäßer Wirthschaftspläne unentbehrlich sind und zwar nach beiden Richtungen, ob es sich um den wirthschaftlichen Erfolg eines Bahnbetriebes für dessen Unternehmer oder um die Wirkung handelt, welche der allgemeine Wohlstand oder dieser einer engeren Gemeinschaft (wie Reich, Staat, Gemeinde, Provinz) daraus zu erwarten hat. Die verschiedenen Formen, unter denen Straßenbahnen angelegt und betrieben werden, die einzelnen Betriebsweisen nach Zugkraft, Zugbildung und Zugfolge, die Ausführungsarten nach der Richtung, ob der erforderliche Auf-

wand durch Baarmittel oder Geldbeschaffung aufgebracht ist und ob ein Einzelner oder eine Mehrheit Inhaber des Unternehmens ist, werden in ihrem Einflusse zu berücksichtigen sein, woraus sich naturgemäß die Unterabtheilungen gleichsam von selbst bilden, unter denen die zu behandelnden Einzelfragen zusammen zu bringen sind.

Denn das Nämliche hat weder für alle noch für den Einzelnen unter den verschiedensten Verhältnissen genau denselben Werth. Vielmehr bleibt sich nicht einmal für den Einzelnen der Güterbedarf zu allen Zeiten und unter veränderten Umständen nach Menge und Gattung vollständig gleich: mit dem Wechsel der körperlichen oder geistigen Entwickelung, der Gesundheit, der Neigungen oder Leidenschaften tritt eine Veränderung in der Art und Menge der für ihn benöthigten Güter unvermeidlich ein. Erst recht wird bei der Verschiedenheit der menschlichen Anlagen und Leidenschaften, der Körper- und Gesundheitsbeschaffenheit ausgeschlossen sein, daß genau dieselbe Gütermenge allen eine gleich große Befriedigung der eigenen Bedürfnisse verschafft, indem sie vielmehr für den Einen zu groß, für einen Zweiten zu gering, für einen Dritten vollständig untauglich sein wird, sodaß die Erwartung, eine gleichmäßige Gütertheilung und ein Normallohn werde allen ungetrübte Glückseligkeit und allgemeine Zufriedenheit bringen, dauernd ein Traum bleiben und niemals verwirklicht werden wird.

Hieraus erhellt, daß zwar weder für alle Zeiten noch für alle Wirthschaften genau derselbe Plan zur Bedarfsbefriedigung tauglich sein wird. Dagegen giebt es gewisse Erfahrungen, die untrüglich überall zutreffen, wo genau dieselben Verhältnisse vorliegen, gewisse Handlungen und Ereignisse, die unabänderlich die nämliche Wirkung hervorbringen, eine gewisse Regelmäßigkeit und Gleichmäßigkeit in der Wiederkehr von Erscheinungen, Neigungen und Bedürfnissen. Die aus ihnen gewonnenen Wahrheiten sind wohlgeeignet, zur Grundlage für einen Wirthschaftsplan zu dienen, also von dem Einzelnen bei Aufstellung seines eigenen Wirthschaftsplanes gebührend berücksichtigt zu werden.

Der Wirthschaftsplan für eine Straßenbahn wird naturgemäß anders gestaltet sein wie für sonstige Erwerbsunternehmungen: nicht minder wird in ihrer Eigenschaft als wirthschaftliches Gut die Straßenbahn in einem fremden Wirthschaftsplane eine andere

Behandlung finden müssen, wie sonstige äußere Güter derselben Wirthschaftsperson. Hierzu tritt, daß weder genau das Gleiche für die einzelnen Straßenbahnbetriebe gleich gut und brauchbar ist, noch der einzelne Betrieb seinen Plan wird beibehalten können, sobald er nach Umfang, Betriebsweise, Triebkraft oder anderweit selbst eine Veränderung erfährt. Dies alles zeigt den thatsächlichen Nutzen, welchen eine Darstellung der Wirthschaftslehre den Betheiligten zu bringen geeignet sein kann.

§ 203. Inhalt der Straßenbahnwirthschaft.

Die Straßenbahnwirthschaftslehre wird aufzusuchen und darzustellen haben, welche Gattungen wirthschaftlicher Güter für die Errichtung oder den Betrieb von Straßenbahnen gebraucht werden, in welcher Menge und Beschaffenheit sie ihrer Bestimmung am besten entsprechen, woher die Mittel zu nehmen sind, um die Anschaffungspreise zu decken, was zu geschehen hat, um das schließlich im Unternehmen steckende Vermögen in voller Höhe zu erhalten und vor Ausfällen zu schützen. Mithin werden beide Seiten des Wirthschaftsbetriebes, nämlich der Güterbezug und die Beschaffung der Mittel zu berücksichtigen sein, wofür füglich eine abgesonderte Behandlung die größte Klarheit schaffen wird.

Bei jedem Betriebsunternehmen treten vornehmlich drei von einander abweichende Zustände in Erscheinung und besonders in den Vordergrund: die Vorbereitung bis zum thatsächlichen Beginne, die Dauer des Betriebes, die Zeit nach seiner Aufgabe. Der erste umfaßt alle Anschaffungen, welche dem Betriebsbeginne vorauszugehen haben, um solchen überhaupt erst zu ermöglichen. Man nennt ihn allgemein die Begründung, weshalb alle hierher gehörigen Anschaffungen und das Aufbringen der dazu benöthigten Mittel unter den Begriff Gründungswirthschaft zusammengefaßt werden.

Der Betrieb verursacht naturgemäß weitere zum Theil selbständige und erst durch ihn benöthigte Anschaffungen. Er bringt umgekehrt Erträge ein, welche die Mittel zur Beschaffung der ersteren und zum Tilgen der Lasten, welche aus der Gründung her auf dem Betriebe ruhen, zu bieten vermögen. Dieselben werden fast nie

die gleiche Ziffer abgeben, vielmehr bald Ueberschüsse, bald Ausfälle bringen. Sämmtliche für den Betrieb maßgebenden Grundsätze der Wirthschaftslehre machen die Betriebswirthschaft aus. Bei der Fülle der zu behandelnden Fragen werden zweckmäßig den Betriebseinkünften, den Betriebsausgaben und dem in Ausfällen oder Ueberschüssen zum Ausdruck kommenden Verhältnisse beider zu einander besondere Abtheilungen zu widmen sein.

Nach dem Erlöschen des Betriebes bleibt eine Gütermenge übrig, zu deren Veräußerung es kommen muß, um die für das Unternehmen aufgenommenen Schulden zu tilgen und das verbrauchte eigene Vermögen herauszuziehen. Jetzt muß das Bestreben auf möglichst gute Verwerthung der zu veräußernden Güter durch Erzielung hoher Preise und schnelle Abwickelung des Geschäfts gerichtet sein. Die hier zu beobachtenden Grundsätze weichen wesentlich von denjenigen ab, welche für die Gründung maßgebend sind. Sie finden ihre Darstellung unter der Bezeichnung der Tilgungswirthschaft.

Darnach ergeben sich naturgemäß drei Abschnitte in der Gründungs-, Betriebs- und Tilgungswirthschaft, von denen der zweite wieder in drei Abtheilungen zu zerlegen ist: ein vierter Abschnitt wird die Straßenbahn als wirthschaftliches Gut bezw. Bedarfsbefriedigungsmittel für Staat, Gemeinde und sonstige Verbände darstellen.

Erster Abschnitt.

Die Gründungswirthschaft der Straßenbahnen.

§ 204. Der Gründungsbedarf.

Um ein Straßenbahnunternehmen zu schaffen und einen Betrieb einzurichten, sind eine größere Anzahl verschiedenartiger Gegenstände und Leistungen nöthig, welche den Güterbedarf der Straßenbahnen ausmachen. Ihre Anschaffung und ihr Bereitstellen beansprucht Mittel, welche mit dem Erwerbs- oder Einbringungswerthe

der zu beschaffenden Güter in richtigem Verhältnisse stehen. Danach bildet die Bedarfsfrage gleichsam den Ausgangspunkt für die Gründung von Straßenbahnen. Ihre sachwidrige Behandlung vermag für die Lebensfähigkeit des Unternehmens verhängnißvoll zu werden, wobei noch dazu zweckwidriges Sparen ebenso schädlich wirken kann, wie das Uebermaß in den Anschaffungen. Letzteres bringt die Nothlage, zur Unterhaltung nutzloser Anschaffungen, sowie zur Tilgung und Verzinsung des Anschaffungsaufwandes dem Betriebe die entsprechenden Beträge entziehen zu müssen, wodurch dieser zu stark überlastet, jeder Ueberschuß verschlungen oder wohl gar ein Fehlbetrag geschaffen wird. Uebergroße Sparsamkeit in Ausführung und Ausrüstung wird bald auf Kosten der Gediegenheit und Dauerhaftigkeit geschehen, bald wenigstens zum Hindernisse einer naturgemäßen Betriebsentwickelung werden, bald sehr schnell Umwandlungen und Neuanschaffungen beanspruchen, deren Kosten den ersparten Betrag vielfach übersteigen. Es sei beispielsweise daran erinnert, daß für eine eingleisige Bahn mit wenigen Weichen in belebten Orten sehr schnell das Legen eines zweiten Gleises oder die Vermehrung der Weichen nöthig wird, wobei vielfach die erste Arbeit und der für sie gemachte Aufwand verloren geht.

Unter den Gütern, welcher man bedarf, bevor ein Bahnbetrieb eröffnet werden kann, gehören vornehmlich: das Einbaurecht, der Schienenweg, Bahnhöfe, Betriebsmittel, Triebkräfte, mancherlei Ausrüstungsgegenstände, persönliche Leistungen der Bedienungsmannschaft. Der Schienenweg macht bisweilen den Erwerb von Grundstücken nöthig. Dagegen beansprucht selbst dort, wo eine Betriebsgenehmigung erfordert[1]) wird, deren Erlangung keinen nennenswerthen Aufwand. Zwar wird bisweilen irrthümlich gemeint[2]), daß die Gemeinden als solche ein ausschließliches Recht zum Straßenbahnbetriebe innerhalb ihres Weichbildes hätten und daraus gefolgert, daß zum Betriebsbeginne durch Dritte der Erwerb jenes Rechtes und damit der Aufwand des für seine Veräußerung geforderten Abgabepreises gehöre. Thatsächlich besteht nirgends ein derartiges

---

[1]) z. B. Preuß. G 28. Juli 1892 § 21; oben § 25 I 54.

[2]) z. B. Preuß. Kammerg 30. Sept. 1892; dagegen K. Hilse in Ztschr. f. Preuß. R IV 113ff.; oben §§ 45, 65 I 120, 180ff.

Recht der Gemeinden und haben die Staaten fast allerwärts darauf verzichtet[3]), aus ihrem Straßenbahn-Hoheitsrechte sich eine Einnahmequelle zu schaffen. Hiernach werden auseinander zu halten sein der Werth oder die Kosten des Einbauwiderspruches, des Schienenwegebaues, der Betriebsmittel und Triebkräfte, der anderweiten Anschaffungen, endlich der Baarvorrath zur ersten Betriebsunterhaltung.

Die zur Befriedigung des Bedarfs erforderlichen Mittel müssen theils schon vor dem Betriebsbeginne vorhanden sein, theils im Laufe desselben zu dessen Weiterführung zur Verfügung gestellt werden. Hiernach sind Anlagekosten und Betriebskosten zu unterscheiden. Die letzteren werden später erörtert.

Die Höhe der Anlage- und Betriebskosten beeinflussen sich gegenseitig dadurch, daß der Betrieb die ersteren insoweit wieder ergänzen muß, als sie durch Entwerthung oder Untergang der dafür beschafften Güter sonst verloren gehen würden. Eine sachgemäße Wirthschaft muß nämlich bestrebt sein, den übernommenen Vermögensstand zu erhalten und dessen Schwinden durch Entwerthung oder Verluste seiner Bestandtheile zu verhindern. Danach ergeben sich als Gegenstände der Gründungswirthschaft von Straßenbahnen die Lehre einerseits von den einzelnen für das Unternehmen zu beschaffenden Gütern und der zweckmäßigsten Art ihrer Beschaffung, andererseits von den Anlagekosten und der Erhaltung des eingelegten Vermögens auf seiner ursprünglichen Höhe.

Im Wirthschaftsgebiete ist zunächst schon nicht nebensächlich, von wem und auf welchem Wege das Unternehmen in das Leben gerufen wird, weil hiervon die Höhe des verbrauchten bezw. benöthigten Anlageaufwandes abhängt, der wiederum die Ziffer der zu seiner Verzinsung und Tilgung erforderlichen Belastung des Betriebes bestimmt und folgeweise das Betriebsergebniß stark beeinflußt. Denn keineswegs wird die Selbstkostenhöhe genau die nämliche bleiben, wenn der Straßeneigenthümer oder ein Dritter baut, wenn Anlagebesitzer und Betriebsunternehmer verschiedene Personen sind, wenn aus eigenem oder mit erborgtem Gelde gewirthschaftet

---

[3]) z. B. Preuß. G 28. Juli 1892 § 40; oben §§ 17, 164 I 36, II 113 ff. dagegen erhebt z. B. Italien eine Staatsabgabe.

wird, wenn aus erster Hand oder in Rechtsnachfolge das Unternehmen zustande kommt, wenn der Unternehmer eine natürliche oder eine Rechtsperson, ein Einheimischer oder ein Ausländer ist, weshalb die Untersuchung, insoweit diese einzelnen Umstände geeignet sind, den Wirthschaftsplan zu beeinflussen, füglich nicht ausgesetzt bleiben darf.

I. Das Grundkapital der Straßenbahnen.

§ 205. Die Feststellung seiner Höhe.

Die Höhe des benöthigten Grundkapitales[1]) für ein Straßenbahnunternehmen bestimmt sich nach dem Umfange, in welchem es geplant und den Umständen, wie das Geld aufgebracht wird. Des-

[1]) Sie pflegt nur bei Aktienunternehmungen durch die gesetzliche Bilanz bekannt zu werden; doch fehlt selbst hier vielfach die Uebersicht, ob und in wie weit das Aktien- und Obligationen-Kapital genügt haben, oder daneben schwebende Schulden bestehen oder die Rücklagen nur buchmäßige, sodaß sie baar nicht vorhanden sind. So hat z. B. die Große Berliner Pferdeeisenbahn Aktiengesellschaft 17 100 000 Mark Aktienkapital ausgegeben und 12 000 000 Mark Obligationen aufgenommen, von denen ein Theil noch unbegeben ist, die Neue Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft 2 000 000 Mark Aktien, die mittlerweile auf 1 500 000 Mark buchmäßig herabgesetzt sind, und neben 2 000 000 Mark Obligationen noch etwa 1 000 000 Mark schwebende Schulden, die Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft 2 016 000 Mark Aktien-Kapital bei 400 000 Mark Hypothekenschuld und scheinbarem Verbrauche ihrer Ansammlungen aus älterer Zeit. Ferner beträgt das Grundkapital in Aktien für die Unternehmungen in Aachen 1 600 000 Mark; Braunschweig 600 000 Mark bei 200 000 Mark Schulden, Bremen-Horn ebensoviel, zu Bremerhafen 450 000 Mark bei 100 000 Mark Schulden, Breslau 2 000 000 Mark und 500 000 Mark Schulden, Crefeld 500 000 Mark und 400 000 Mark Schulden, Düsseldorf 800 000 Mark und 710 000 Mark Schulden, Erfurt 250 000 Mark, der Frankfurter Lokalbahn 350 000 Mark, der dortigen Trambahn 2 163 200 Mark, der Haller Straßenbahn 675 000 Mark, der Hamburger Straßeneisenbahn 10 300 000 Mark nebst 3 869 000 Mark Schulden, der Hamburg-Altonaer 800 000 Mark, zu Heidelberg 1 235 000 Mark, der Kasseler Stadteisenbahn 498 000 Mark, zu Kiel 430 000 Mark, Koblenz 125 000 Mark und 161 000 Mark Schulden, Königsberg 1 350 000 Mark und 1 002 700 Mark Schulden, Lübeck 300 000 Mark und 30 000 Mark Schulden, der Magdeburger Straßenbahn 1 200 000 Mark, München 4 000 000 Mark und 1 702 150 Mark Schulden, Nürnberg 1 800 000 Mark und 669 000 Mark Schulden, Posen

halb ist für jedes beabsichtigte Unternehmen ein besonderer Voranschlag nöthig, welcher nicht bloß den Erwerbs- oder Anschaffungspreis der einzelnen gebrauchten Güter, über deren Menge man sich klar werden muß, sondern auch den Zuschlag zu berücksichtigen hat, welcher durch die Art der Geldbeschaffung zu erwarten steht. Man hat nämlich zu unterscheiden, ob der Unternehmer die erforderlichen Mittel zu dessen Begründung selbst besitzt oder sie sich erst beschaffen muß.

Schon im ersteren Falle vermag der Umstand, ob dieselben flüssig, d. h. in baarem Gelde oder in Geldwerthen, (z. B. kurz fälligen Wechseln) bereit liegen, oder ob sie aus Werthen bestehen, die zwar jederzeit in Geld umsetzbar sind, dagegen durch den Umsatz eine Werthminderung (z. B. Coursverlust, Provision beim Effektenverkaufe) erfahren können, einen Unterschied auszumachen. Denn ein Ausfall der letzteren Art bedingt einen umsoviel höheren Betrag der verfügbaren Mittel, um den unerläßlich nöthigen Baarbetrag zur Verfügung zu haben, und bewirkt folgeweise, daß dieser Zuschlag wieder einzubringen ist, damit der vormalige Vermögensstand wieder hergestellt werde.

Sollen jedoch die benöthigten Mittel sogar erst verfügbar gemacht, d. h. anderen Unternehmungen entzogen oder von Dritten entnommen werden, so wird die Vergütigung, welche für eine frühere Rückzahlung zu gewähren ist oder für das Hergeben des Geldes beansprucht wird, den Aufschlag bilden, mit dessen Wiedereinbringung zu rechnen ist. Seine Höhe hängt einerseits von dem jeweiligen Geldmarkte, d. h. dem Ueberflusse an Geld und dem Grade der Bereitwilligkeit, solches herzugeben, andererseits von der Art seiner Beschaffung ab, ob Darlehn oder Kapitalsbetheiligung oder eine andere Form gewählt wird.

Uebrigens braucht keineswegs immer die volle Anschlagssumme in baarem Gelde aufgebracht zu werden, indem vielmehr mit gleicher

---

1 000 000 Mark, Potsdam 749 800 Mark, Stettin 1 200 000 Mark und 223 000 Mark Schulden, Stuttgart 1 617 857 Mark bei 77 144 Mark Schulden. Sämmtliche voraufgeführte Schulden begreifen nur die fest aufgenommenen, während etwaige schwebende dabei unberücksichtigt geblieben sind. Vergl. die Geschäftsberichte Koblenz 1889, Düsseldorf, Königsberg, Potsdam 1890, sonst 1891 und unten § 212.

Wirkung erforderliche Güter in Natur für ihren Schätzungswerth in das Unternehmen eingeworfen werden können. Hier giebt der letztere diejenige Ziffer an, welche bei Berechnung des in das Unternehmen zu steckenden Vermögens einzusetzen bleibt. Zum Schätzungswerthe pflegen Grundstücke und Rechte, unter letzteren namentlich ein erworbenes Einbaurecht oder ein erlangtes Ausschließungsrecht Dritter vom Straßenbahnbetriebe eingebracht zu werden. Die Werthsziffer dafür bestimmt sich hierbei nach der Bedeutung, welche das eingebrachte Gut für das Zweckbewußtsein des Unternehmers hat, sodaß keineswegs nur der gemeine Tauschwerth, sondern bisweilen sogar der Werth besonderer Vorliebe zu wählen ist.

§ 206. Das Bereithalten der Mittel.

Ohne Unterschied, ob ausschließlich aus eigenen oder mit Hülfe fremder Mittel ein Straßenbahnunternehmen ins Leben gerufen werden soll, ist es rathsam (wenn nicht vielleicht sogar unerläßlich), die zu brauchenden Beträge bereits flüssig zu machen, bevor mit dem Baue oder den Anschaffungen begonnen wird. Damit soll keineswegs gesagt sein, daß die volle Bau- und Anschaffungssumme gleich anfangs in baarem Gelde daliege, wodurch sie für die Zwischenzeit bis zum thatsächlichen Gebrauche keinen Nutzen bringen würde, sondern es genügt, daß ihre Einzahlung in solchen Abschnitten und zu demjenigen Zeitpunkte gesichert ist, die nach seinem natürlichen Fortschreiten das Unternehmen fordern wird. Bei so gestalteten Vorkehrungen werden Zinsen für die erst künftig benöthigten Beträge gewonnen, wodurch der Zinsenverlust für die Bausumme und dementsprechend der Aufschlag verringert wird, den das Grundkapital zu dem Zwecke über den Preis der Anschaffungen erhalten muß, damit diese letztere Summe zu landesüblichem oder vereinbartem Zinsfuße verzinst werden kann.

Der Vorzug flüssiger Mittel vor erst künftig zu beschaffenden ist unschwer zu erkennen. Erfahrungsgemäß werden nämlich Güter gegen baares Geld billiger und besser eingetauscht als gegen Werthe, die erst versilbert werden sollen, wobei ein größerer oder geringerer Ausfall zu erwarten steht. Denn einmal pflegt derjenige, welchen dieser Ausfall treffen würde, ihn möglichst hoch zu veranschlagen,

andererseits halten gerade diejenigen sich von einem derartigen Geschäfte zurück, welche wegen Gediegenheit ihrer Leistungen starken Absatz und deshalb nicht nöthig haben, sich auf die Umständlichkeit und Unsicherheit von Werthsumsätzen einzulassen. So hat z. B. eine Betriebsunternehmerin die von einer anderen wegen Ausführungsfehler zurückgewiesenen Wagen zu einem höheren Preise abnehmen müssen, als deren Bestellerin zahlen sollte, weil sie nur ungangbare Werthe in Zahlung geben konnte und deshalb keinen zweiten Wagenbauer fand, der solche gegen gute Waare in Zahlungsstatt nehmen wollte. Gleiches ist bei dem Erwerbe jedes anderen Gebrauchsgegenstandes oder von persönlichen Leistungen zu erwarten. Man muß eben Lieferungs- oder Leistungs-Fehler übersehen, sobald man anderwärtsher Ersatz für die Gegenstände nicht bekommen kann, die man doch braucht.

Der Werth, welchen Baarbeträge vor sonstigen Tauschgegenständen haben, drückt sich somit in dem Betrage aus, welchen das anzuschaffende Gut bei Baarzahlung weniger kosten und durch bessere Beschaffenheit mehr gelten würde, als in einem Tauschgeschäfte. Deshalb kann es vortheilhafter sein, verfügbare Werthe mit Verlust selbst in Geld umzusetzen, als in Zahlungsstatt zu geben, weil man ersterenfalls kaum auf einen größeren Ausfall zu rechnen braucht und jedenfalls einen größeren Bewerberkreis für seine Bestellungen gewinnt, wodurch das Erlangen besserer Waare und billigerer Preise gesichert wird.

Sobald der Unternehmer verwendbare Gebrauchsgegenstände selbst besitzt, ist es unklug, sie von anderen zu beschaffen, also z. B. ein benutzbares Grundstück brach liegen zu lassen, um ein fremdes zu erstehen, wenn ersteres sogar ungünstiger wie letzteres liegen sollte. Umgekehrt ist das Verwerthen seines eigenen kostspieligen Grundstückes rathsamer als der Erwerb eines billigeren, sobald die Lage jenes mindestens gleich vortheilhaft ist. Gleiches gilt für alle weiteren verwerthbaren Gegenstände oder für persönliche Leistungen. Durch den Besitz als brauchbar und zuverlässig erkannt, wiegen sie den Preisunterschied auf, der vielleicht zwischen ihrem Einbringungswerthe und dem Betrage liegt, für den andere sie anbieten, zumal dieser erst verfügbar gemacht werden müßte, also um den hierdurch verursachten Aufwand erhöht werden würde.

§ 207. Die Verwendung eigener Mittel.

Solange man genügende eigene Mittel besitzt, ist deren Verwendung rathsamer als die Inanspruchnahme fremder, weil auf ein fertiges Unternehmen leichter und billiger Geld zu erlangen ist wie auf ein erst geplantes. Die verhältnißmäßig hohen Beträge, welche die Herstellung des Schienenweges, die Beschaffung der Betriebsmittel und Triebkräfte und die sonstige Einrichtung des Betriebes beanspruchen, sobald es sich um umfangreiche Anlagen handelt, ermöglichen indeß nur wenigen von denen die Durchführung ihres Vorhabens ausschließlich aus eigenen Beständen, welche die Anlage geplant und geistig vorbereitet haben, weil nicht immer kühner Unternehmungsgeist mit großem Vermögen gepaart ist. Dies gilt allerdings zunächst nur für natürliche Personen. Bei Rechtspersonen liegt dies anders.

Nicht selten besitzen nämlich Gesellschaften, Gemeinden, Verbände in ihren Leitern die geistige Kraft und reiche, verfügbare Mittel, für die sie vielleicht sogar eine zweckmäßige und einträgliche Verwendung brauchen. Bei solchen ist mithin keineswegs ausgeschlossen, Bahnunternehmungen in weitestem Umfange aus dem eigenen Vermögen des Unternehmers zustande zu bringen, obschon allerdings Fälle dieser Art bisher nur vereinzelt beobachtet sind. Im Gegentheile ziehen die Gemeinden es vor, die Ausführung mit dem Hintergedanken Dritten zu überlassen, die fertige Anlage und den eingerichteten Betrieb nach Eintritt einer günstigen Entwickelung aufgrund eines vorbehaltenen Erwerbsrechtes möglichst kostenlos an sich zu bringen. Für das Gemeindevermögen und die Gemeindeverwaltung ist dieser Weg gleich bequem[1]), denn ersteres entgeht den Ausfällen, letztere vermeiden die Vorwürfe, welche unausbleiblich sind, wenn der Betrieb hinter den gehegten Erwartungen zurückbleibt, Zuschüsse erfordert oder wohl gar aufgegeben werden muß, um allerdings umgekehrt bei besonders günstiger Entwickelung den erzielbar gewesenen Gewinn zu verlieren bezw. dem ungerechten Tadel[2]) ausgesetzt zu sein, weil die Selbstausführung verabsäumt wurde.

---

[1]) Schriften d. Central-Verb. d. D. Grundbesitzer Vereine III 111 ff.
[2]) A. a. O. III 113[42]; K. Hilse: Verstadtlichung 160.

Neuerdings werden weitere Verbände, z. B. in Preußen die Provinzen für berufen gehalten[3]), Straßenbahnen aus eigenen Mitteln anzulegen und zu betreiben, weil man den dazu nöthigen Aufwand durch Ersparung von Kunststraßenbau leicht einbringen könne. Von anderer Seite dagegen hält man Aktiengesellschaften für die ausschließlich berufenen Rechtspersonen zum Baue aus eigener Kraft.

Ob die Ausführung nach Güte und Gediegenheit, der Betrieb an Ergiebigkeit gewinnt, wenn ausschließlich aus eigenen Mitteln gebaut bezw. er zum eigenen Nutzen geführt wird, darüber sind die Ansichten getheilt und widersprechende Erfahrungen gemacht. Auf der einen Seite glaubt man in dem menschlichen Bestreben, sein Vermögen nicht leichtsinnig auf das Spiel zu setzen, eine gewisse Bürgschaft dafür finden zu sollen, daß der Ausführungsplan vorsichtiger überlegt und die Ausführung gründlicher beaufsichtigt werden wird, als wenn vorgefallene Fehler auf fremde Rechnung kommen und eigenen Schaden nicht herbeiführen würden. Ebenso natürlich ist jedoch bei dem geistigen Urheber eines Planes die Selbsttäuschung über dessen wirthschaftliche Tragweite, weil er nachtheilige Umstände und ungünstige Folgen in dem leicht erklärlichen Wunsche, seinen Gedanken verwirklicht zu sehen, zu unterschätzen oder falsch zu beurtheilen geneigt ist. Er wird lieber bei der Ausführung thunlichst sparen, damit er mit seinen bescheidenen Mitteln auskommt, als seinen Plan fallen lassen, wodurch die Beschaffenheit, Güte und Ergiebigkeit gegen den Voranschlag verlieren, also hinter der Absicht und dem Plane zurückbleiben. Umgekehrt bietet der Bau auf fremde Kosten den Vortheil, daß diejenigen, welche die Mittel dazu hergeben, das natürliche Interesse haben, deren sachgemäße und nutzbringende Verwendung zu verfolgen, um sich vor Schaden zu schützen, wodurch eine Verstärkung in der Aufmerksamkeit, welche der Herstellung gewidmet wird, eintritt.

Braucht somit in der Ausführung aus eigenen Mitteln, selbst wenn sie zum Selbstgebrauche geschieht, noch immer keine Gewähr dafür zu liegen, daß sie diese aus fremden Mitteln nach Dauerhaftigkeit, Güte und Sorgfalt übertreffen muß, so hat umgekehrt die Erfahrung gezeigt, daß die erstere Ausführungsart zur ungün-

---

[3]) StenB 1892 d. Preuß. Herrenh. 201, Abgeordn. 1316.

stigeren wird, sobald der Erbauer die baldige Veräußerung des Unternehmens beabsichtigt. In allen derartigen Fällen kommt es dem Unternehmer ohne Unterschied, ob er eine natürliche oder Rechtsperson ist, ausschließlich darauf an, das Werk mit möglichst geringem Aufwande äußerlich betriebsfähig fertig zu stellen, also auf Kosten der Haltbarkeit, Gediegenheit und Ergiebigkeit, die für ihn ja nebensächliche Bedeutung haben, thunlichst zu sparen, weil vorhandene Mängel erst für den Erwerber schädliche Wirkung äußern und anhaftende Vorzüge überwiegend ihm zugute kommen werden. Da Aufwandsersparnisse seinem Vermögen verbleiben, während ihre bösen Folgen seine wirthschaftliche Lage unberührt lassen und deshalb ihn nicht abzuschrecken vermögen, findet sein Eigennutz dabei besser seine Rechnung, sobald nur nicht gegen das Strafgesetzbuch verstoßen wird. Die etwaige Uebernahme einer Gewähr für die Güte der Arbeit und der Materialien wird fast nie für den Veräußerer einen wirthschaftlichen Schaden bringen und solchen vom Erwerber fern halten, weil sie schon dadurch gegenstandslos und erfolglos wird, daß nach bekannten Beispielen der erhobene Gewinn auf unangreifbare Weise beiseite geschafft und den Gläubigern entzogen wird.

Die etwaigen Mängel und Fehler sind ausnahmslos verborgen, weshalb die allergrößte Vorsicht beim Erwerbe solcher fertiger Bahnanlagen geboten ist, welche von den Genehmigungssuchern und -Empfängern nur zum Zwecke ihres Vertriebes hergestellt wurden.

Weil der Aufwand zur Beseitigung von Fehlern und Mängeln ausnahmslos die Betragsziffer mehrfach übersteigen wird, welche am Bauaufwande erspart ist, so führt eine mangelhafte Bauausführung stets zu einem wirthschaftlichen Schaden, unbekümmert darum, wer dessen Folgen zu tragen hat und in wessen Person er eintritt. Die Hüter der öffentlichen Ordnung haben deshalb allen Grund, seinem Eintritte vorzubeugen; die Gemeindeverwaltungen haben sogar die Pflicht hierzu, weil ihnen die mittelbaren Vortheile aus den Betrieben zufallen und die Gemeindeglieder im Fahrgelde die Kosten, welche aus der Mißwirthschaft entstehen, wieder einzubringen haben. Mithin ist sogar schon aus wirthschaftlichen Gründen zu mißbilligen, wenn bei Ertheilung der Ausführungsgenehmigung oder des Einbaurechtes die Zwecke, welche

den Bewerber bei seinem Gesuche leiten, die von ihm verfolgten Ziele, seine Zahlungsfähigkeit nebensächlich behandelt werden, statt gerade hier mit aller Strenge auf genügende Ausführung zu sehen.

§ 208. Das Aufbringen fehlender Mittel.

Reichen die eigenen Mittel nicht aus und sind fremde unentbehrlich, so kann deren Aufbringen auf mehrfache Weise geschehen. Die üblichsten Wege sind: der Güterbezug gegen Stundung des Abgabepreises, die Aufnahme verzinslicher Darlehne, das Aufsuchen von Kapitalien gegen Betheiligung am Unternehmen. Die Voraussetzungen, unter denen sie zur Verfügung stehen, weichen so sehr von einander ab, daß im Einzelfalle der eine versagen kann, welcher im anderen Falle unbedingt zu betreten ist. Ihre Wirkung auf die Ergiebigkeit des Unternehmens ist eine sehr verschiedene; der nämliche Weg kann in einem Falle günstig, im anderen schädlich ausschlagen. Deshalb werden sie in abgesonderter Behandlung darzustellen sein.

§ 209. Güterbezug gegen Zahlungsstundung.

Der Güterbezug gegen Stundung des Erwerbspreises macht den Besitz augenblicklich verfügbarer Mittel zwar entbehrlich, belastet dafür jedoch das Unternehmen durch die Verpflichtung, bei Ablauf der Stundungsfrist Zahlung zu leisten und die dazu erforderlichen Mittel bereit zu stellen. Gelingt letzteres nicht, so hat der Gläubiger es in der Hand, durch Beitreibung seiner Forderung im Wege der Zwangsvollstreckung dem Schuldner Schwierigkeiten zu bereiten oder ihm sogar das Unternehmen zu entziehen. Weil dadurch eine Gefahr über dem Unternehmer schwebt, deren Eintritt vom Willen des Gläubigers oder von einem auf diesen wirkenden Zwang abhängt, indem die Lage seines eigenen Geschäftes ihm den Eingang des Preises früher veräußerter Waaren unentbehrlich macht, werden derartige Schulden *schwebende* genannt. Solche zu machen ist unrathsam, sobald die Gewißheit fehlt, daß bei Ablauf der Zahlungsfrist die schuldigen Beträge thatsächlich eingegangen sein werden. Dazu tritt, daß der Gläubiger die fer-

nere Stundung an beliebige Bedingungen knüpfen und die Nothlage des Unternehmers zu seinem Nutzen ausbeuten kann, wodurch die Schwierigkeiten für den Schuldner wachsen. Endlich ist man in der Auswahl beschränkt, weil der Bewerberkreis zur Abgabe gegen baar gegenüber dieser gegen Kredit größer ist, indem hier gerade die leistungsfähigeren Bezugsquellen versiegen, und kann minder streng etwaige Mängel der Waare oder Nachlässigkeit in der Arbeit rügen[1]). Dabei wird noch dazu der Preis, welcher anzulegen ist höher bemessen werden, weil die kaufmännischen Zinsen zu 6% auf die Stundungszeit und eine Risikoprämie vornweg aufgeschlagen werden, deren Höhe sich nach dem Vertrauensgrade richtet, welcher der Zahlungsfähigkeit des Unternehmers entgegen gebracht wird. Erfahrungsgemäß haben hohe schwebende Schulden bereits mehrfach Bahnunternehmungen zum Verfalle gebracht[2]), weshalb diese Form des Güterbezuges als gefährlich nur höchst beschränkt benutzt werden darf.

§ 210. Die Aufnahme von Darlehnen.

Darlehne aufzunehmen ist zwar gleichfalls nicht unbedingt gefahrlos, dagegen jedenfalls erheblich vortheilhafter, wie der vorerörterte Weg. Denn man hat es in der Hand, die Verzinsungs- und Rückzahlungsbedingungen so zu verabreden, wie sie der Lage des Unternehmens am besten entsprechen. Allerdings wird der Zinsfuß von dem augenblicklichen Stande des Geldmarktes und dem Vertrauen abhängen, welches für die Ergiebigkeit des Unternehmens gehegt wird. Dagegen ist man sicher, bis zur bedungenen Rückzahlung keine Erhöhung des Zinsfußes erwarten zu brauchen, und vermag sogar sich durch den Vorbehalt einer früheren Rückzahlung den Vortheil zu verschaffen, bei einem allgemeinen Sinken des Zinsfußes und gestiegenem Vertrauen zum Unternehmen das Kapital billiger zu erhalten. Immerhin werden die Zinsenlast und jähr-

---

[1]) Oben § 206 II 245.

[2]) Z. B. in Hagen, Oldenburg, Schwerin. Nicht minder war die Große Internationale Pferdeeisenbahngesellschaft in der Zwangslage, ihr Unternehmen der Gläubigerin für deren Darlehnsschuld zu übereignen, da sie die Mittel zur Schuldentilgung nicht aufbringen konnte.

lichen Tilgungsbeträge die Jahreserträge belasten und dem Unternehmer nur dasjenige übrig lassen, was nach ihrem Abstoßen noch verbleibt: für unergiebige Betriebe, die nicht einmal die Unkosten decken, wird das Aufbringen der Fehlbeträge eine Erhöhung der Schuldenlast bewirken, die schließlich gleichfalls zum Vermögensverfalle führt. Darlehne sind mithin nur soweit geeignete Mittel, Fehlbeträge zu ersetzen, als sie den Betrag nicht übersteigen, bis zu welchem alljährlich die Betriebseinnahmen ausreichende Mittel zur Verzinsung und Tilgung abwerfen.

Darlehne kommen in zweifacher Form, nämlich gegen Schuldscheine[1]) oder gegen Ausgabe von Schuldantheilscheinen[2]) vor, welche gemeinüblich Prioritäten genannt werden. Zu der letzteren führte der Umstand, daß für den Geldsucher es sich um hohe Beträge auf lange Zeit und um die Möglichkeit handelte, die Schuld allmählich abzutragen. Man war in der Auswahl auf den kleinen Kreis sehr reicher Personen beschränkt, bei denen bald die Neigung, sich auf gewagte Geschäfte einzulassen, bald die Bereitwilligkeit, das Kapital ratenweise zurückzunehmen, fehlte, sodaß man große Zugeständnisse hinsichtlich des Zinsfußes und sonstiger Vortheile zu machen hatte, die den Preis des erlangten Geldes vertheuerten. Hiergegen die Möglichkeit einzutauschen, die Besitzer kleiner Ueberschüsse als Darlehnsgeber zu erlangen, die dann ihren vollen Schuldbetrag je auf einmal und doch zu verschiedenen Zeiten bekommen könnten, bestimmte die Unternehmer, über die Darlehnsschuld eine größere

---

[1]) Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft 400000 Mk. Hypothek, Bremen 100000 Mk. Handfesten, Deutsche Lokalbahn 58750 Mk. Hypothek, Frankfurt 430500 Mk. Hypothek, Flensburg 5000 Mk Hypothek, Halle 120000 Mk. Hypothek, Hamburger Straßenbahnen 769835 Mk. Hypothek, Königsberg 120000 Mk. Hypothek Magdeburg Straßenbahn 360000 Mk. Hypothek, Nürnberg 500000 Mk. Schuldverschreibungen, Offenbach 72000 Mk. Hypothek, Schönebeck 73000 Mk. Schuldverschreibungen.

[2]) z. B. Große Berliner 12000000 Mk, Neue Berliner 2000000 Mk., Braunschweig 200000 Mk., Breslau 500000 Mk., Coblenz 250000 Mk., Crefeld noch 392000 Mk., Düsseldorf noch 891530 Mk., Hamburg Straßenbahn noch 3259300 Mk., Karlsruhe 280000 Mk., Köln noch 1833000 Mk., Königsberg noch 1111000 Mk., Leipzig 225000 £, Lübeck noch 38500 Mk., Mülhausen 120000 Mk., München noch 1538400 Mk., Niederwaldbahn 650000 Mk., Stettin noch 260000 Mk., Straßburg 1046400 Mk., Stuttgart noch 77143,50 Mk., Bremen 400000 Mk., von denen 200000 Mk. noch unbegeben sind, Bremerhafen 100000 Mk.

Anzahl Schuldscheine mit der Maßgabe unter fortlaufenden Nummern auszustellen, daß die einzelnen verbrieften Schuldbeträge unter sich gleichen Rang haben und in der Reihenfolge getilgt werden, wie eine jährlich zu veranstaltende Auslosung ergeben werde. Wo die Ausstellung auf Inhaber gesetzlich abgeschnitten oder erschwert ist, hülft der Ausweg, die Antheilscheine zwar auf Namen auszustellen, dagegen zu bestimmen, daß deren Uebertragung durch Blankogiro zulässig sei, wodurch der Vertrieb fast so einfach, wie dieser von Inhaberpapieren wird.

Hinsichtlich ihrer Wirkung verursacht die Herstellung von Antheilscheinen unverkennbar größere Unkosten als ein Schein über die volle Schuld[3]). Sie werden indeß dadurch ausgeglichen oder sogar vielfach in reichem Maße wieder eingebracht, daß statt eines kleinen Bewerberkreises alle die als Darlehnsgeber sich betheiligen können, welche gerade überflüssige zur nutzbringenden Anlage bestimmte Geldbeträge besitzen und dem Unternehmen trauen. Nach dem natürlichen Gesetze der Preisbildung wird deshalb auf billigeren Zinsfuß und günstigere Abgabebedingungen zu rechnen sein, als wenn man der Willkür einzelner überlassen geblieben wäre. Die Erfahrung hat gezeigt, daß der eingeschlagene Weg sich bewährt hat.

Im Zeitpunkte der Darlehnsaufnahme und nach der Höhe des Darlehnskapitals ist allerdings Vorsicht geboten. Zunächst darf das Darlehn, weil seine Verzinsung und Tilgung jährlich gleichmäßige Beträge und Rücklagen erfordert, diejenige Höhe nicht übersteigen, für welche die bedungenen Verzinsungs- und Tilgungsbeträge selbst bei ungünstigem Betriebsergebnisse einkommen müssen. Sie wird also bloß einen Bruchtheil der benöthigten Mittel umfassen können. Ueberdies wächst im umgekehrten Verhältnisse, welches zwischen Werth des Unternehmens und dem Schuldbetrage besteht, der Preis für letzteren, der also dann am billigsten sein wird, je mehr eigene Mittel im Unternehmen stecken und das Unvermögen zur Zinsenzahlung ausgeschlossen erscheint. Diejenigen Betriebe, bei denen die Darlehnsschuld den geringeren Bruchtheil im verbrauchten Aufwande ausmacht, zahlen die geringsten Zinsen, so z. B. die Große Berliner Pferdeeisenbahn Aktiengesellschaft bei

[3]) Abgesehen von der Herstellung der Formulare beträgt der Obligationenstempel 1/1000, der Preußische Schuldscheinstempel 1/1200.

17 100 000 Mk. Grundkapital und 12 000 000 Mk = 70,18 % verbriefte Schuld bloß 4 %[4]), die Neue Berliner Pferdebahngesellschaft dagegen bei 1 500 000 Mk. Grundkapital und 2 000 000 Mk. = 133,33 % Schulden bereits 5 %[5]); gleichwohl sind die Antheilscheine der ersteren mehr gesucht als diese der letzteren.

Weil beim Darleiher das Vertrauen zum Unternehmen ein wesentlicher Umstand für seinen Entschluß und die gestellten Bedingungen abgiebt, dasselbe indeß naturgemäß größer ist, wenn er Gelegenheit hatte, den Werth und die Ergiebigkeit des Unternehmens kennen zu lernen, so wird man auf wohlfeilen Zinsfuß und günstige Bedingungen erst für ein fertiges und bewährtes Unternehmen rechnen dürfen. Es ist ein Mißgriff, schon zum Beginne die Mittel im Darlehnswege zu beschaffen, weil die Forderungen des Geldgebers sehr hoch zu sein pflegen und die ersten Betriebsjahre nur vereinzelt so namhafte Ueberschüsse über die Betriebsunkosten abwerfen, daß eine mindestens landesübliche Verzinsung des Anlagekapitales daraus bestritten werden könne. Der Mißerfolg des Augsburger Trambahn-Unternehmens liefert ein warnendes Beispiel.

Zum unschädlichen Hülfsmittel für die Geldbeschaffung wird das Darlehn erst nach so gelungener Entwickelung des Unternehmens, daß der Gewinn der Theilhaber bereits 6 % jährlich überstiegen hat, und bei so geringer Höhe, daß zur Verzinsung und Tilgung die bisher erzielten Gewinnsummen ausreichen würden, weil dann Verlegenheiten durch die geschaffene Verzinsungs- und Tilgungspflicht ausgeschlossen sind und den Theilhabern höchstens die Gewinnaussichten geschmälert oder abgeschnitten werden. Darlehne eignen sich vornehmlich zum Ausbau bestehender Bahnnetze oder Vermehrung der Betriebsmittel, also für zweckmäßige Erweiterungen. Geradezu vortheilhaft wirkt ein Darlehn, wenn der Betrieb bereits außergewöhnlich hohe Gewinnvertheilung abwirft und Erweiterungen nöthig werden, aus denen muthmaßlich mehr als die landesübliche Verzinsung und angemessene Tilgung zu erzielen ist.

---

[4]) Wobei der Abgabepreis höher als der Nennwerth ist; 4 % zahlen auch Breslau, Braunschweig, Leipzig für 75 000 £, Straßburg für 900 000 Mk.; 4½ % Lübeck, Mülhausen, Niederwald.

[5]) Ebensoviel zahlt München und Leipzig für 150 000 £, wogegen Straßburg 146 400 Mk zu 3 % untergebracht hat.

Denn der Theilhaber deckt so das benöthigte Kapital ohne jede Gewinnschmälerung und erlangt umgekehrt die Hoffnung, durch etwaige Mehrbeträge einen höheren Gewinnbetrag zu erhalten[6]).

Die zu Straßenbahnanlagen benöthigten Gelder werden Gemeinden, Provinzen und gleichartige Verbände, welche sich zur Selbstausführung auf Gemeinderechnung entschließen und dabei keine flüssigen Gelder zur Verfügung haben, nur durch Anleihen beschaffen können. Denn das Suchen von Theilhabern am Unternehmen gegen Gewinnbetheiligung ziemt ihnen nicht, Gemeindesteuern zur Aufbringung der Bau- und Betriebsmittel sind jedenfalls nicht auszuschreiben. Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde wird die Ausgabe von Inhaberpapieren (nämlich die Aufnahme einer Gemeinde- bezw. Provinzialanleihe) offen stehen, deren Begebung zu billigem Zinsfuße[7]) meist leicht gelingt, weil für Zinsen und Rückzahlung das Gemeindevermögen haftet, also Sicherheit geboten ist. Wo indeß die Aufnahmegenehmigung versagt bleibt, weil das Unternehmen für nicht genügend ergiebig und andererseits für kein solches gehalten werden sollte, welches zur Befriedigung wirklicher Gemeindebedürfnisse gehört, wird nicht einmal die Entnahme der benöthigten Gütermengen (Schienen, Pferde, Wagen u. s. w.) gegen Zahlungsstundung oder das Leihen von Geld gegen Schuldschein rathsam sein, weil diese Schritte als mit dem Gemeindewohle unverträglich von der Aufsichtsbehörde gemißbilligt und hintertrieben werden könnten. Das Versagen der aufzunehmenden Anleihe läuft in seiner Wirkung auf ein Vereiteln des Unternehmens hinaus. Selbstredend müssen auch Gemeindeanleihen verzinst und allmählich getilgt werden, sodaß die Gemeinden durch Selbstanlage und Selbstbetrieb von Straßenbahnen eine Erleichterung der übrigen Steuerzahler erst eintreten lassen könnten, nachdem die erzielbaren Ueberschüsse nicht mehr durch Entnahme von Tilgungsbeiträgen verschlungen werden, sondern für Zwecke der allgemeinen Gemeindeverwaltung frei geworden sein werden.

---

[6]) Würde z. B. die Große Berliner Pferdeeisenbahn Aktiengesellschaft statt 12000000 Darlehn aufzunehmen, zum gleichen Betrage das Aktienkapital erhöht haben, so wäre die Dividende auf 8,75% und damit der Aktienwerth gefallen.

[7]) In Berlin sind 3½%ige Stadtanleihen bereits zum Nennwerthe zu begeben. Vergl. Preuß. Kommunalabgaben GEw § 3.

§ 211. Die Betheiligung am Unternehmen.

Bisher sind die Formen der offenen, der Kommandit- und der Aktiengesellschaft als diejenigen beobachtet worden, unter denen Dritte zur Betheiligung an Straßenbahn-Unternehmungen gewonnen wurden, wobei noch dazu die beiden ersteren gegen die dritte auffallend zurücktreten, wenn die Fällezahl ihres Gebrauches infrage steht.

I. Die Erwerbsgesellschaft bietet den Vorzug, daß die verschiedenen Betheiligten gleichmäßig an dem Ausbauen des Unternehmens mitwirken und neben den hergegebenen Beträgen mit ihren Erfahrungen, Fähigkeiten, Kenntnissen oder sonstigen persönlichen Eigenschaften der Sache dienen können. Wird solches für die gediegene Verwirklichung des Planes sehr förderlich sein, sobald bei allen mit Verständniß zur Sache ein gleich guter Wille bei vorurtheilsfreier Beurtheilung der Handlungen des Anderen vorhanden ist, so kann umgekehrt ein gleiches Recht aller zur werkthätigen Betheiligung sehr störend einwirken, wenn Unverstand, Unverträglichkeit oder zu großes Selbstbewußtsein des Einen oder Anderen obwaltet. Mithin ist die Form der Erwerbsgesellschaft, welche allen Theilhabern gleiche Rechte und Pflichten, d. h. einen gleichmäßigen Einfluß auf die Gestaltung des Ganzen einräumt, nur in Fällen und unter Personen zu empfehlen, bezüglich deren ein verständnißvolles Ineinandergreifen zweifellos gesichert ist. Hier werden nach der Erfahrung, daß vier Augen mehr als zwei sehen, bei Anspannung der Aufmerksamkeit jedes Einzelnen einerseits Fehler und Mängel des Werkes fast ausgeschlossen sein, andererseits eine weise Sparsamkeit und sachgemäße Güteranschaffung platz greifen. Denn da jeden Einzelnen der wirthschaftliche Erfolg des Unternehmens in der Weise gleichmäßig berührt, daß ein Gewinn ihm zugute kommt, ein unerläßlicher Zuschuß von ihm mit aufzubringen ist, hat jeder einen stichhaltigen Grund, das Uebermaß im Verbrauche oder jede sachwidrige Anschaffung zu verhindern, um nicht daraus Nachtheile zu erleiden, und jeder unvortheilhaften Maßregel entgegenzuwirken.

Wenn gleichwohl nur selten die Form offener Erwerbsgesellschaften gewählt ist[1]), so mag die Schuld daran die Schwierigkeit

---

[1]) z. B. in Danzig, Ingolstadt.

sein, durchweg gleich taugliche und verträgliche Personen zusammen zu finden. Wo sie angetroffen wird, pflegt überdies eine Arbeitstheilung in der Weise stattzufinden, daß aufgrund ihrer besonderen Vorkenntnisse dazu der Eine die bautechnischen, ein Zweiter die verkehrstechnischen, ein Dritter die kaufmännischen Verrichtungen leistet, sodaß die Einzelnen in ihren Vorkenntnissen sich gegenseitig ergänzen.

Den Beweggrund für den Zusammentritt Mehrerer zur Begründung eines Straßenbahnunternehmens giebt gewöhnlich der Umstand ab, daß dem Einen die Mittel zur Ausführung des von ihm geplanten und ihm genehmigten Unternehmens fehlen, zu deren Hergabe der Andere durch die Gewinnaussichten verlockt wurde, sodaß auch hierin beiderseitige Ergänzung, nämlich Austausch des Unternehmungsgeistes gegen das Wagniß seines Vermögens, eintrat. Selbstverständlich sind in jedem derartigen Falle genaue Bestimmungen für das Betheiligungsverhältniß am Unternehmen, dessen Gewinn oder Verlust, an der Geschäftsführung und den zu leistenden Arbeiten zu treffen und die Schwierigkeiten thunlichst zu beseitigen, welche beim Ableben der einzelnen Gesellschafter drohen, indem die Erben entweder ihren ererbten Antheil herausziehen oder durch ihre persönlichen Eigenschaften (z. B. Minderjährigkeit) zum Hemmniß für die gedeihliche Entwickelung eines Erwerbsunternehmens werden, weil dessen Ergiebigkeit oft schnelle Entschlüsse zu gewagten Geschäften beansprucht, zu welchen durch die ihnen gezogenen gesetzlichen Schranken die Vormünder vielfach behindert sind.

II. Nach dieser Richtung vortheilhafter ist schon die Form der Kommanditgesellschaft[2]) auf die Lebensdauer des persönlich haftenden Gesellschafters, indem der Tod der stillen Gesellschafter das Unternehmen nicht berührt, wogegen durch sein Ableben das Geschäft leicht in fremde ungeeignete Hände übergehen kann. Ueberdies entbehren die stillen Betheiligten einen wirksamen Einfluß auf die Gestaltung des Unternehmens, da nach außen der Wille des persönlich Haftenden entscheidet, der erst gebrochen werden muß, was theils gänzlich unausführbar, theils zeitraubend sein wird, sofern der Vertrag nicht bindende Gegenbestimmungen enthält. Die

[2]) Sie besteht z. B. für die Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft.

Vortheile des Unternehmens werden den Betheiligten zwar durch den gebührenden Gewinnantheil zugeführt, wogegen umgekehrt jede unvorsichtige und kostspielige Handlung des persönlich Haftenden ihr Vermögen gefährdet, indem eine daraus entspringende Einbuße zur Minderung des Einlageguthabens führen kann. Gleichwohl scheint diese Betheiligungsform, welche den Verlust der Stillbetheiligten auf die Höhe ihrer Einlagen beschränkt, der offenen Gesellschaft vorgezogen zu werden, bei der jeder für die Gesellschaftsschulden persönlich einzutreten hat, worauf wenigstens die verhältnißmäßig größere Fällezahl hinweist, in welcher sie gewählt wird.

III. Die Aktiengesellschaft ist die gebräuchlichste Form der Kapitalsbetheiligung[3]). Hier sind alle, welche Ueberschüsse in Höhe des Nennbetrages der auszugebenden Aktien besitzen und zum Unternehmen Vertrauen haben, in der Lage, sich daran zu betheiligen. Da ihr Verlust auf die geleistete Einzahlung beschränkt ist, sie also höchstens ihre Ueberschüsse gefährden, dagegen keinen weiteren Verlegenheiten ausgesetzt sind, ist die Neigung zur Theilnahme leicht zu gewinnen, wenn die Ergiebigkeit aussichtsvoll ist oder anderweite Beweggründe[4]) vorliegen, welche dem Betreffenden das Zustandekommen einer Straßenbahn wünschenswerth erscheinen lassen. Der Theilhaberkreis ist somit nicht auf diejenigen beschränkt, welche eine Verzinsung für ihre Ueberschüsse suchen, sondern wird auch Personen umfassen, welche die mittelbaren Vortheile reizen, die sie für sich aus der mit dem Bahnbetriebe erwarteten Belebung des allgemeinen Verkehres erhoffen. Deshalb ist man bereits darauf verfallen, für das nämliche Unternehmen zwei Gattungen nebeneinander bestehender Theilhaberverbriefungen zu schaffen als:

1. Vorzugsaktien, welche die erste Anwartschaft auf Gewinn haben und das Unternehmen gewähren,

---

[3]) Oben § 49 I 134ff; K. Hilse. UnfallsgG § 9 S. 24.

[4]) Wie das Zustandekommen von Eisenbahnen bisweilen dadurch ermöglicht wurde, daß Kommunalverbände den Grundbesitz hergaben und für den Einwerfungspreis sich an Aktien genügen ließen, die am Gewinne erst theilnahmen, wenn die von anderen eingeschossenen Baarbeträge verzinst waren, so ist denkbar, daß Personen (z. B. Gastwirthe, Kaufleute) zunächst für ihre Einlagen auf Gewinn verzichten, weil ihnen die mittelbaren Vortheile genügen, die sie aus der Belebung des Verkehrs durch den Bahnbetrieb für die Entwickelung ihres Geschäftsbetriebes erwarten.

2. Aktien, aus denen Anspruch auf Gewinn und Vertheilungsmasse erst eintritt, nachdem die ersteren ihre bestimmungsgemäßen Beträge erhoben haben.

Da die Aktiengesellschaften im Vorstande verantwortliche Geschäftsführer haben, bei deren Auswahl auf Sachkenntniß, Pflichttreue und Umsicht gesehen werden kann, und da dem Aufsichtsrathe gesetzlich die Geschäftsüberwachung obliegt, so geht nur bei einem Mißgriffe, welchen die Theilhaber in der Wahl ihres Aufsichtsrathes und letzterer in dieser des Vorstandes verübt, die Erwartung fehl, daß nach Gediegenheit, Brauchbarkeit und Wohlfeilheit das Unternehmen allen berechtigten Ansprüchen genügen und damit die denkbar günstigsten Ergebnisse erzielen wird. Ueberdies wird das Zugeständniß[5]) einer Gewinnbetheiligung den Vorstand und Aufsichtsrath anspornen, größtmögliche Steigerung des Gewinnes zu erreichen, und geben die drohenden Strafen[6]) einen begründeten Anlaß, jede zwecklose Vergeudung der Gesellschaftsmittel und nachtheiligen Maßregeln zu vermeiden.

Die Aktiengesellschaft bietet die Möglichkeit, verfügbare Baarbeträge bei fortschreitendem Unternehmen aus eigenen Mitteln zu sichern, indem entweder vorweg die Höhe des Grundkapitales höher bemessen wird, als der augenblickliche Bedarf erfordert[7]), oder bei eingetretenem Bedarfe es zur Erhöhung des Grundkapitales unter Ausgabe neuer Theilhaberbriefe[8]) kommt, wobei noch dazu den Neuhinzutretenden ein Vorzugsrecht eingeräumt oder die Zahlung eines Ueberpreises abgefordert werden kann. Ob das eine oder andere zweckmäßig ist, ist nach der wirthschaftlichen Lage des Unternehmens zu bestimmen. Wirft dasselbe reichen Gewinn ab, so ist die Theilhaberschaft begehrt und annähernd dasjenige Aufgeld zu erzielen, um welches der Börsenpreis den Nennwerth der Aktie übersteigt. Liegt

---

[5]) Gebräuchlich werden jedem 5%, bisweilen sogar noch mehr zugesichert.

[6]) StrGB § 266.

[7]) In derarten Fällen werden zunächst über die vorläufig geleisteten Theilbeträge Interimsscheine ausgegeben, welche nach Vollzahlung gegen die Aktien umgetauscht werden. Die wenigsten englischen Gesellschaften haben bisher den vollen Aktienbetrag eingezahlt und verwendet. Unten § 212 II 262[2]).

[8]) Bei der Großen Berliner Pferdeeisenbahn Aktiengesellschaft ist es zu vier Kapitalserhöhungen gekommen.

umgekehrt wegen ausgebliebenen oder schmalen Gewinnes die Nachfrage nach Betheiligung nieder, so werden zuzusichernde Vorrechte nöthig sein, um eine Betheiligung zu erlangen.

Umgekehrt ist durch die Form der Aktiengesellschaft möglich, etwaige Verluste buchmäßig zu beseitigen und ein unergiebiges Unternehmen wieder lebensfähig zu machen. In diesem Behufe wird das Grundkapital einfach um denjenigen Betrag herabgesetzt, mit welchem das Unternehmen über seinen wahren Werth belastet ist, indem entweder mehrere Aktien zu einer zusammengelegt[9]) werden oder der Nennwerth um den entsprechenden Betrag herabgemindert[10]) wird. Die Aktieninhaber erhalten dadurch zwar äußerlich minderwerthige Verbriefungen über ihre Theilhaberrechte, während sie thatsächlich im bisherigen Umfange am Geschäfte betheiligt bleiben. Der hier besprochene Weg bietet den Vortheil, daß mit Schwinden der buchmäßigen Verluste etwaige künftige Ueberschüsse als Gewinn vertheilt werden können, wodurch das Vertrauen zum Unternehmen, die Kauflust für die Aktien und die Neigung zum Beleihen des Unternehmens wachsen. In weiterem Verfolge sind die benöthigten Mittel zu einer wünschenswerthen Betriebsausdehnung erreichbar, die umgekehrt ausbleiben würden, solange Unterbilanzen bestehen.

Die gesetzliche Möglichkeit, die Theilhaberbriefe auf den Inhaber auszustellen, erleichtert deren Veräußerung, sodaß ein Wechsel in der Person der Theilhaber ohne Schwierigkeit solange vollzogen werden kann, als Nachfrage nach ihnen besteht. Diese Ungebundenheit am Unternehmen, welche die Macht giebt, mit dem fallenden Vertrauen oder wegen Nichtbefriedigung der gehegten Gewinnsaussichten, oder weil das Geld zu anderen Unternehmungen gebraucht wird, überhaupt aus jedem beliebigen Grunde durch Veräußerung sich seiner Theilhaberschaft zu entledigen, wodurch einerseits ein etwa drohender Verlust auf den Unterschied zwischen dem erzielbaren Minderpreise und dem Nennwerth beschränkt wird, oder ein

---

[9]) z. B. in Crefeld und Offenbach, wo das Aktienkapital auf die Hälfte herabgemindert wurde.

[10]) Bei der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft wurde ein Fehlbetrag von 500000 Mk. durch Herabsetzen des Nennwerthes von 400 Mk auf 300 Mk. beseitigt

im Ueberpreise liegender Gewinn jederzeit einzuziehen, ist als Grund für die Beliebtheit dieser Kapitalsbetheiligungsform anzusehen.

Bei Auflösung des Unternehmens wird das Aktiengrundkapital vorhanden sein müssen. Dies zu erreichen, wählen die einen die allmälige Tilgung der Aktien, was Aktienamortisation[11]) genannt wird, die anderen dagegen die Ansammlung des Nennbetrages in der Weise, daß sie theils Baarbeträge zinsbar zurücklegen, theils den Werth der Gegenstände buchmäßig niedriger ansetzen wie der Veräußerungspreis sein würde.

IV. Die Form der Genossenschaft[12]) ist bisher zur Begründung von Straßenbahnunternehmungen noch nicht benutzt. Solange unbeschränkte Haftpflicht der Genossenschafter bestand, ist dies aus der natürlichen Abneigung zu erklären, unbekannte Gefahren in unbeschränkter Höhe zu übernehmen und Nachschußzahlungen für unergiebige Unternehmungen leisten zu sollen. Nachdem jedoch für Deutschland neuerdings die Beschränkung der Haftpflicht zugelassen, und damit die Bezifferung der Höchstgrenze möglich ist bis zu welcher man haften will, würde ein wesentlicher Abneigungsgrund gefallen sein. Gleichwohl ist nicht zu erwarten, daß Straßenbahnen durch Genossenschaften begründet werden. Denn das Recht der einzelnen Genossenschafter zum beliebigen Ausscheiden läßt die Genossenschaftsform für Unternehmungen ungeeignet erscheinen, die nach ihrem Wesen und Zwecke nicht jederzeit wieder aufgegeben werden können.

II. Der Güterbedarf für Straßenbahnen.

§ 212. Die bestimmenden Umstände.

Gut ist alles, was zur unmittelbaren oder mittelbaren Befriedigung eines aus dem Betriebe der Straßenbahn entsprungenen Bedürfnisses anerkannt brauchbar ist. Das Bedürfniß kann nun aber geweckt werden entweder durch die Natur des Betriebes, so-

---

[11]) Ztschr. f. Lokal- u. Straßenb. IV 133ff.

[12]) Oben § 51 I 141[9].

daß das verlangte Gut für dessen Beginn oder Unterhaltung unentbehrlich ist, oder durch den gegen die Fahrgäste schuldigen Anstand, sodaß die Anschaffung wenigstens noch zweckmäßig ist, oder bloß durch die verfeinerten Lebensgewohnheiten einzelner, sodaß es ohne Schädigung der Allgemeinheit unbefriedigt bleiben könnte. Danach lassen sich die Bedarfsgüter in natürliche und deshalb unerläßliche, in zweckmäßige und in entbehrliche unterscheiden.

Durch den Umfang, in welchem der Bedarf durch den Betrieb seine Befriedigung finden soll, werden die Menge, Gattung und Beschaffenheit der Anschaffungen für ein Unternehmen bestimmt, indem zur nothwendigsten Ausstattung nach allen drei Richtungen weniger gehört, als zur anständigen oder zur vollendetsten, und folgeweise geringere Mittel genügen. Dagegen beruht auf einem verbreiteten Irrthume, daß die bescheidenste Einrichtung stets zugleich die zweckmäßigste sei: hierzu gehört vielmehr, daß sie der örtlichen Lebensgewohnheit thunlichst angepaßt sei, weder zuwenig noch zuviel biete. Das Erstere schreckt die Bessergestellten, das Letztere die Mittelloseren von der Benutzung ab und widerstreitet dadurch dem Wesen[1]) der Straßenbahnen, ein billiges und dabei gesuchtes Verkehrsmittel für alle zu werden, die zur Vornahme von Ortsveränderungen auf sie angewiesen sind.

Der Güterumfang wird ferner beeinflußt einerseits durch die Bestimmung des geplanten Unternehmens, ob es auf Güter- oder Personenbeförderung oder auf beides zugleich gerichtet ist, andererseits durch die in Aussicht genommene Triebkraft (thierische oder mechanische), was selbst für den Unterbau, die Wagenbeschaffenheit, Ausrüstungsart, Gattung der erforderlichen menschlichen Betriebsleistungen bestimmend eingreift. Hieraus erhellt, daß schon bei der Gründung alle derartigen einen Einfluß übenden Nebenumstände zu erwägen sind, um unwirthschaftliche Maßnahmen zu vermeiden.

Der Werth desjenigen Unternehmens ist nämlich der höchste, welches die größte Gebrauchsfähigkeit und Ausnutzbarkeit gestattet, also den örtlichen Lebensbedürfnissen am genauesten angepaßt ist: denn es bietet dadurch die besten Gewinnsaussichten. Daraus erklärt sich, daß am nämlichen Orte zwei gleich vortheilhaft belegene

---

[1]) Oben §§ 5, 7 I 9, 12.

Betriebe völlig verschiedene Ergebnisse abwerfen können, indem der eine durch seine Betriebsweise und Einrichtungen beliebter als der andere ist und ihm deshalb das Uebergewicht der Fahrgäste zuströmt.

Da nach örtlichem Verkehrsbedarfe, Gestaltung des Bebauungsplanes, Bevölkerungszahl und -dichtigkeit, sowie Ausdehnung des Weichbildes die einzelnen Orte sehr von einander abweichen, werden naturgemäß an die einzelnen Betriebe durch die örtlichen Verhältnisse bedingt sehr verschiedene Ansprüche gestellt werden, deren Umfang gleichfalls die Art und Menge der Güteranschaffungen bestimmt. Wie sehr verschieden die Bedürfnisse und Mittel der einzelnen Betriebe beschaffen sind, wird dahin veranschaulicht[2]):

---

[2]) Oben § 205 II 262[1] sind theilweis Geschäftsberichte anderer Jahre benutzt. Zu den ausgegebenen 91 260 684 Mk. für 38 Unternehmungen treten noch 31 080 400 Mk. für die Niederwaldbahn, die Bahnen zu Barmen, Mülhausen, Straßburg, Uetersen, die englischen Betriebe zu Dresden, Hamburg, Hannover, Leipzig und Magdeburg. Das Grundkapital für weitere 33 deutsche Betriebe mit 241 643 m Baulänge war nicht zu ermitteln, darf jedoch im Verhältnisse zu den bekannten bei Berücksichtigung des Umstandes, daß kostspielige Bergbahnen einbegriffen sind, auf 40 000 000 Mk. veranschlagt werden, so daß das deutsche Straßenbahnnetz etwa 160 000 000 Mk. Grundkapital beansprucht hat. Für Oesterreich beziffert eine amtliche Statistik das aufgebrachte Anlagekapital für 11 Straßenbahnen der Reichslande auf 29 065 510 Fl., von denen 21 667 284 Fl. für die Bahnanlage und 4 017 430 Fl. für die Betriebsmittel verbraucht sind. v. Lindheim giebt das arbeitende Kapital für Straßenbahnen Belgiens auf 25 289 332 Fr., Großbrittaniens auf 7 592 964 £, Frankreichs auf 135 413 309 Fr., Italiens auf 51 125 000 Fr. Aktien und 1 900 000 Fr. Obligationen, Ungarns auf 2 612 800 Fl. ohne die Budapester elektrische Bahn, der Schweiz auf 18 035 179 Fr. für Bergbahnen, 4 355 307 Fr. für Drahtseilbahnen und 3 563 060 Fr. für Tramways an. Eine amtliche Statistik (Ztschr. f. Transportw. IX 202) beziffert dagegen die bloßen Herstellungskosten für 22 französische Tramway zu Pferdebetrieb auf 110 042 373 Fr. und 29 zu Maschinenbetrieb auf 54 526 954 Fr. Nach der Railways news sind für 957 Straßenbahnen in Nord-Amerika nebst Kanada 164 400 000 Doll. Aktienkapital aufgebracht, nämlich für Pferdebahnen 58 900 000, elektrische 49 200 000, Dampfbahnen 7 300 000, für Kabelbahnen 49 000 000 Doll. Im Verhältnisse der ermittelten Aufwendungen zum gesammten Bahnnetze der Welt arbeiten in demselben mindestens 2 300 000 000 Mk. Grundkapital. — Bei der Berechnung sind Lokal- und Vizinalbahnen ausgeschlossen geblieben, was namentlich für Belgien und Italien hervorzuheben ist. Die nicht berücksichtigten Bahnen haben etwa 217 000 000 Mk. Kapital beansprucht. Vergl. oben §§ 205, 210, unten § 220, II 242[1], 251[1, 2], 279[1].

Betrieb	Grundkapital	Bahnhöfe		Bahnbau		Triebkraft		Wagen		Ausrüstungen	
	Mark	Mark	%	Mark	%	Mark	%	Mark	%	Mark	%
Aachen [1])	1 600 000	—	—	2)1 311 220	81,95	97 213	6,08	97 735	6,11	6 049	0,38
Altona [1])	800 000	354 000	44,25	942 263	117,78	154 800	19,35	97 000	12,12	3 700	0,46
Berlin Berliner [1])	2 416 000	458 904	18,99	1 786 517	73,94	195 600	8,09	221 500	9,17	25 300	1,01
Große [1])	35 058 000	10 755 859	30,68	17 395 043	49,62	1 776 250	5,06	4 402 704	12,84	4 500	0,01
Neue [1])	3 522 400	1 254 145	35,61	2 571 857	73,01	355 814	10,10	313 212	8,89	1 500	0,04
Braunschweig [3])	800 000	188 667	23,58	4) 413 922	51,74	76 327	9,54	37 466	4,68	8 891	1,11
Bremen [1])	800 000	64 076	8,01	649 724	81,21	40 956	5,12	73 151	9,14	6 977	0,87
Bremerhafen [3])	450 000	50 000	11,11	310 250	68,94	21 600	4,80	24 807	5,51	6) —	—
Breslau [3])	2 500 000	—	—	2)2 518 988	100,76	313 433	12,55	293 652	11,75	65 113	2,60
Coblenz [3])	375 000	—	—	2) 279 000	71,73	18 500	4,93	40 600	10,83	4 500	1,20
Crefeld [1])	7) 892 000	264 000	29,59	436 000	48,88	8) 107 000	11,99	148 000	16,55	6) —	—
Deutsche Lokalbahn [3])	2 558 750	573 000	22,43	1 672 103	65,35	8) 265 054	10,36	259 499	10,13	25 483	0,99
Düsseldorf [3])	1 891 530	36 946	1,95	1 779 111	94,05	39 319	2,08	65 493	3,46	6 365	0,33
Erfurt [9])	250 000	89 030	35,61	135 484	54,19	30 688	12,27	25 650	10,26	6) —	—
Flensburg [10])	171 600	45 398	26,42	11) 100 000	58,27	11 500	6,70	13 830	8,06	1 970	1,14
Frankfurt Lokalbahn [5])	350 000	64 087	18,31	162 250	46,36	8) 64 700	18,48	38 667	11,05	2 433	0,69
Trambahn [1])	2 183 200	719 086	32,79	1 886 903	85,99	188 277	8,58	253 973	11,58	28 123	1,28
Halle [1])	795 000	152 114	19,13	527 910	66,40	54 135	6,81	46 592	5,86	675	0,08
Hamburg [3])	9 759 000	3 707 775	37,89	5 446 000	55,80	8)1 118 545	11,46	891 000	9,13	230 000	2,36
Karlsruhe [5])	830 000	102 358	12,33	623 970	75,18	8) 51 966	6,26	59 944	7,22	11 376	1,37
Kassel Stadtbahn [2])	498 000	95 012	19,08	274 012	55,02	37 000	7,43	30 000	6,03	3 550	0,72
Kiel [5])	430 000	71 068	15,78	290 000	64,44	33 815	7,51	45 000	10,00	9 802	2,18
Köln [12])	4 666 400	1 174 714	25,17	2 315 086	49,61	214 849	4,60	282 103	6,04	8 272	0,18
Königsberg [13])	2 461 000	405 693	16,48	1 668 956	67,81	106 889	4,34	118 620	4,77	2 558	0,10
Lübeck [3])	353 500	56 000	15,84	206 000	58,27	26 000	7,38	28 187	7,97	2 300	0,65
Magdeburger Straßenb. [1])	1 560 000	671 948	43,07	572 722	36,71	175 647	11,26	165 345	10,59	1 000	0,06
München [14])	5 538 400	796 235	14,38	4 336 435	78,29	339 557	6,13	15) 690 572	12,47	22 077	0,39
Nürnberg [3])	2 300 000	195 329	8,49	1 344 232	58,44	74 000	3,22	108 600	4,72	5 000	0,22
Offenbach [16])	605 104	148 516	24,54	17) 178 770	29,54	18) 96 770	15,99	100 000	16,52	7 220	1,19
Posen [19])	1 000 000	137 692	13,76	764 124	76,41	17 172	1,71	17 801	1,78	15 068	1,50
Potsdam [19])	574 800	99 000	17,22	380 813	66,25	6 908	1,20	16 874	2,93	778	0,13
Schönebeck [10])	153 000	30 666	20,04	84 150	55,00	9 744	6,37	18 298	11,96	1 136	0,74
Stettin [1])	1 423 000	531 710	37,36	672 055	47,93	146 378	10,29	66 250	4,65	4 000	0,28
Stuttgart [3])	1 695 000	783 129	46,20	1 059 251	62,49	226 234	13,34	358 474	21,15	22 889	1,35

1) 31. Dez. 1891. — 2) Umfaßt die Bahnhöfe. — 3) 31. Dez. 1890. — 4) Außerdem Konzessionserwerb 75 254 Mk. — 5) 31. Dez. 1888. — 6) Angaben fehlen. 7) Das Kapital wurde buchmäßig um 500 000 Mk. verringert. — 8) Maschinen und Pferde. — 9) 30. Sept. 1889. — 10) 31. März 1889. — 11) Außerdem 35 000 Mk. Konzessionserwerb. — 12) 31. März 1892. — 13) 30. Juni 1889. — 14) 30. Juni 1892. — 15) Hierunter Dampfmaschinen. — 16) 30. Juni 1891. — 17) Außerdem 63 640 Mk. für Rohrleitung. — 18) Nur Maschinen. — 19) 31. Dez. 1889.

Gewisse Güter werden überall, andere bloß manchmal unter besonders gestalteten Umständen einen Bedarfsgegenstand für Straßenbahnunternehmungen bilden. Mit Darstellung der Ersteren soll begonnen werden.

§ 213. Das Gleiseinbaurecht.

Obenan im Güterbedarfe für Straßenbahnen steht das Gewinnen des Rechtes zur Gleisverlegung im Straßenkörper, welches gleichbedeutend ist mit der Beseitigung des Widerspruchrechtes des Straßeneigenthümers gegen den Gleiseinbau. Dasselbe ist zum wirthschaftlichen Gute allerdings erst geworden, nachdem die zu Beginn der Entwickelung der Straßenbahnen allgemein bestandene Ansicht, daß die Vorrichtung der Straßen für Beförderungszwecke jedem erlaubt sei, durch die Rechtsprechung[1]) und Gesetzgebung[2]) für irrthümlich erklärt und dadurch dem Straßeneigenthümer zum Bewußtsein gebracht ist, das unpersönliche und bisher zwecklose Dasein einer ihm innewohnenden Macht in persönliches Vermögen umzusetzen. Denn vormals wurde ganz allgemein die Genehmigung zum Gleiseinbau unentgeltlich ertheilt, weil die Nachfrage nach ihr gefehlt hatte und man sie als Tauschgut zu gebrauchen noch nicht gewöhnt war. Deshalb kann man den Gemeindebehörden, welche keinen Gegenwerth forderten, ebenso wenig den Vorwurf einer Verschleuderung von Gemeindevermögen machen, wie dem Kinde, welches den gefundenen Diamant als werthlosen Kieselstein weitergiebt.

Nachdem jedoch die Verwendbarkeit der Einbaugenehmigung als Tauschmittel im Güterumlaufe überhaupt erst erkannt war, verfiel man umgekehrt in Ueberschätzen der Nachfrage nach ihr und ihres Gebrauchswerthes sehr schnell auf übertriebene und völlig unnatürliche Werthsschätzungen. Zur unerläßlichen Vorbedingung der Bauvornahme geworden weckte das schon vorher im Eigenthume am Straßenkörper ruhende, aber bisher und unter allen übrigen Verhältnissen zwecklose, Recht mit der Eigenschaft eines wirthschaft-

[1]) Oben § 18 I 38.
[2]) Preuß. G v. 28. Juli 1892 §§ 5. 7.

lichen Gutes die Nachfrage so stark, daß sein Veräußerungswerth bei vielen für unbegrenzt gilt.

Man vermag jetzt diesen bisher werthlos gehaltenen Bestandtheil des Eigenthums am Straßenkörper entweder durch Selbstbenutzung oder durch Veräußerung zu verwerthen. Die Selbstausnutzung erfordert allerdings die Selbstausführung des Schienenweges und den dazu benöthigten Aufwand, um dann die Pachtsumme oder bei Selbstbetrieb das Fahrgeld so hoch zu bemessen, daß ein Ueberschuß abfällt. Die Ziffer, in welcher sich hier der Werth ausdrückt, ist schwer zu finden, weil sie von einer Menge Nebenumständen und der nicht unstreitigen Rechtsfrage abhängt, ob der Straßeneigenthümer ein Einspruchsrecht gegen das Befahren seines Schienenweges durch Dritte haben würde, welches keineswegs ohne weiteres aus seinem Einbauwiderspruchsrechte folgt[3]).

Der Veräußerungswerth des Widerspruchsrechtes d. h. die Höhe des für sein Aufgeben erzielbaren Betrages hängt von der Nachfrage ab. Wo Jemand aus Bahnbau und Betrieb einen reichen Gewinn erwartet, wird ihn die Sucht, diesen nicht ganz zu verlieren, zu immer weiteren Zugeständnissen treiben, die höher ausfallen werden, wenn die verlangten Beträge erst von den künftigen Betriebseinkünften zu zahlen sind, während eine sofortige Baarabfindung auf größere Schwierigkeiten stoßen wird, weil sie die Gründungssumme erhöht. Welche Form zu wählen und welche Höhe zu beanspruchen ist, wird im Einzelfalle zu beurtheilen sein, wobei die oben[4]) gegebenen Ziffern einen gewissen Anhalt gewähren.

Keineswegs ist unter allen Umständen und überall das Widerspruchsrecht der Gemeinden werthvoll, sodaß sein Aufgeben ohne entsprechendes Entgelt die Natur einer Schenkung hätte, welcher die Gemeindevorstände und -vertreter sich zu enthalten haben. Sodann sind Baareingänge für eine Gemeinde nicht die höchsten erstrebenswerthen wirthschaftlichen Güter: vielmehr kann die Verbesserung der örtlichen Wohnungs-, Gesundheits- und Geschäftsverhältnisse durch ihre mittelbare Wirkung höher zu veranschlagen sein, die Armen- und Krankenlast zu erleichtern und die Steuer-

---

[3]) Oben § 66 I 181 ff.

[4]) Oben § 167 II 119 ff, unten § 215 II 568[4].

kraft zu stärken. Ihr Eintausch kann somit als ausreichender Gegenwerth erkannt[5]) werden. Einen Vorwurf würde das Zulassen von Straßenbahnen, ohne für die Gemeinde Baareingänge aus deren Betriebe zu sichern, nur verdienen, wo nicht bloß das Ausbleiben mittelbarer Vortheile, sondern auch nachgewiesen ist, daß trotz hoher Forderungen seinerzeit das neue Verkehrsmittel nicht vereitelt sein würde.

§ 214. Ausschließlichkeit.

Um die bessere Ausnutzbarkeit seines Betriebes zu erhöhen und einem schädlichen Mitbewerbe zu entgehen, suchen manche Betriebsunternehmer dadurch eine ausschließliche Gewerbeberechtigung zu erlangen, daß sie von dem Straßeneigenthümer das Zugeständniß ausbedingen, keinem Dritten eine Einbaugenehmigung überhaupt oder wenigstens für Straßenzüge zu geben, die innerhalb ihres Bahnnetzes liegen. Die Erfüllung dieses Verlangens beschränkt das freie Verfügungsrecht des Straßeneigenthümers und beraubt ihn dadurch derjenigen Vortheile, die er durch seine Ausübung hätte erzielen können. Auf diese Weise ist das Zugeständniß der Ausschließlichkeit auf beiden Seiten ein wirthschaftliches Gut und ein Entgelt dafür nicht unnatürlich, obgleich das Dasein der freien Verfügbarkeit auf der einen, der Ausschließungsmacht auf der anderen Seite solange zwecklos ist, als das Bedürfniß nach einem Gleiseinbau jedermann abgeht. Erst durch das Einbauverlangen wird es werthvoll. Wartet man indeß diesen Zeitpunkt ab, so wird der Preis durch die Nachfrage bestimmt werden und naturgemäß höher ausfallen als zur Zeit, wenn die Ausübungsmöglichkeit beiderseits noch fehlt.

In Hamburg gilt gesetzlich[1]) die Ausschließlichkeit als natürliches Zubehör der Einbaugenehmigung. Welche Tragweite ihr Zugeständniß für die Entwickelung des örtlichen Bahnnetzes und Bahnverkehres erlangen kann, hat z. B. in Düsseldorf[2]) beobachtet werden können. Anderwärts (z. B. Berlin[3]) wird das Zugeständ-

---

[5]) Oben § 171 II 138 ff.

[1]) G 28. Sept. 1864 Art. 6. Vergl. Bayern V 20. Juni 1855 § 9[3].

[2]) Oben § 60 I 165 mit § 67 I 191[19] und § 149 II 51[15].

[3]) Allg. Beding. § 19.

niß der Ausschließlichkeit für wirthschaftlich fehlerhaft gehalten, weil es den Wettbetrieb verhindere und damit leicht zu einer Vertheuerung und zu unzulänglichem Feilhalten der Beförderungsleistung führen würde, während thatsächlich umgekehrt durch das Verbot, ohne besondere Genehmigung fremde Gleise mitzubenutzen, jeder Wettbetrieb erschwert und ein örtlich begrenzter Alleinbetrieb geschaffen ist. Ziffernmäßig ist bereits dargethan[4]), daß überall dort, wo mit der Verkehrszunahme wachsende Theile der Betriebseinkünfte als Entgelt des Einbaurechtes erhoben werden, der Alleinbetrieb größere Beträge abwirft, als mehrere nebeneinander arbeitende Betriebe, sodaß deren Zulassung augenscheinlich ein wirthschaftlicher Fehler ist. Das Zugeständniß der Ausschließlichkeit würde z. B. in Berlin bisher mindestens schon 1 547 156 Mk. eingebracht, also die Gemeindegefälle um 18,6 % erhöht haben, sodaß sein Werth auf diesen Betrag zu veranschlagen ist. Der Unternehmer vermag dafür namhafte Opfer zu bringen, weil ihm die Einrichtung von Durchgangslinien, wodurch die bessere Ausnutzung der Züge erreicht wird und damit vortheilhaftere Verwerthung seiner Anlagen, Triebkräfte und Betriebsmittel besser gelingt, eröffnet wird.

Solange im Straßenbahnwesen eine staatliche Aufsicht[5]) über Fahrplans- und Fahrpreis-Bildung besteht, durch dieselbe dem Eigennutze des Unternehmers gesteuert, Uebermaß verhindert und zweckwidrige Zugfolge vereitelt werden kann, ist jede Gefahr ausgeschlossen, daß durch den Alleinbetrieb die wirthschaftliche Lage der Beförderungsnehmer leiden oder der örtliche Verkehr in seiner Entwickelung aufgehalten werde.

§ 215. Der Konzessionserwerb.

In einer nicht zu unterschätzenden Fällezahl bildet der Konzessionserwerb einen Posten der Gründung. Bisweilen ist der Erwerbspreis ziffermäßig[1]) ausgeworfen, überwiegend jedoch ver-

---

[4]) Oben § 151 II 62.

[5]) Oben §§ 31, 41, 151, I 68 ff. 101 ff. II 58 ff.

[1]) Magdeburger Straßenbahn 64 000 Mk., Bremen-Horn 213 116 Mk., Braunschweig 75 254 Mk., Flensburg 35 000 Mk.

schleiert, nämlich in den Selbstkostenpreis des Bahnkörpers hineingerechnet[2]). Mit diesem Posten hat es folgende Bewandniß. Ohne die Absicht zu Selbstanlage und Selbstbetrieb erwirbt Jemand das Einbaurecht vom Straßeneigenthümer und holt die polizeiliche Bau- bezw. Betriebsgenehmigung ein. Demnächst veräußert er sein Recht an einen wirklichen Unternehmer oder wirft es als Einlage in eine zu begründende Aktiengesellschaft ein. Der gezahlte oder angesetzte Erwerbspreis erhöht den Kostenaufwand für das Unternehmen: er belastet durch den zu seiner Verzinsung und Tilgung benöthigten Jahresbetrag den Betriebsaufwand und vertheuert dadurch den Abgabepreis der Beförderungsleistung, zumal wo die Behörden gesetzlich[3]) verpflichtet sind, bei der Preisfestsetzung mit der Verzinsungs- und Tilgungsmöglichkeit zu rechnen.

An sich ist die Genehmigung zum Bahnbaue und Betriebe kein wirthschaftliches Gut, da sie unentgeltlich ertheilt wird und für das Einbaurecht gebräuchlich nur Zahlungen aus den Betriebseinkünften bedungen[4]) werden. Sie wird zu einem solchen erst dadurch, daß die mit dem Rechte zum Weiterbegeben ausgesprochene Bewilligung dem Empfänger die Macht giebt, das Unternehmen von seinem Ueberlassungswillen abhängig zu machen und zu beeinflussen. Mithin ist es ein wirthschaftlicher Fehler der Straßeneigenthümer und Polizeibehörden, derarte Zustände zu schaffen, die einfach dadurch zu verhindern wären, daß die Genehmigung persönlich ertheilt und ihr Erlöschen für den Weiterbegebungsfall gegen Entgelt ausgesprochen wird. Manche Unternehmungen sind gerade durch die übertriebenen Preise, für welche die Konzessionen eingeworfen wurden, unergiebig[5]) geworden. Die Schuld daran trägt

---

[2]) Aachen, Bremerhaven, Breslau, Coblenz, Düsseldorf, Frankfurt Tramb., Halle Straßenb., Kassel Stadtb., Köln, München, Nürnberg, Offenbach, Posen, Potsdam.

[3]) Preuß. G 28. Juli 1892 § 14[3]; Bayern V 20. Juni 1855 § 10[6].

[4]) Oben §§ 167, 204 II 119ff. 240. Die Stadtgemeinde Wien hat allerdings 1887 für die Verlängerung des Vertrages mit der Tramwaygesellschaft bis zum Jahre 1925 in fester Summe 1550000 Fl. erhalten, um die das Grundkapital zu erhöhen war und auf die seitdem jährlich 40000 Fl. zurückzulegen sind. In zahlungsstatt wurden Wechsel übergeben, die weitere 4993,06 Fl. Unkosten verursachten.

[5]) z. B. die Neue Berliner Pferdeeisenbahn.

die Sorglosigkeit und Mangel an Ueberlegung der genehmigenden Behörden. Denn der Vorwurf ist jedenfalls unbegründet, daß in allen derartigen Fällen entweder dem Genehmigungsempfänger ein Vermögensvortheil absichtlich zugewendet werden sollte, oder daß er nur eine vorgeschobene Person gewesen sei, um die an ihn erlegten Beträge an andere abzuliefern, die bei der Genehmigungsertheilung mitzuwirken hatten. Dieser Irrthum beruht auf dem Vorbringen einzelner Gründer[6], daß der hohe Erwerbspreis für die eingeworfene Konzession lediglich die Unkosten zu decken bestimmt sei, welche der Einwerfende behufs deren Erlangung gehabt habe.

Der bisweilen betretene Weg, daß für Einwerfen der Genehmigung das Aktienbezugsrecht vorbehalten wurde, dessen Ablösung später namhafte[7]) Opfer erfordert hatte, ist durch die neue Aktiengesetzgebung jetzt für Deutschland abgeschnitten[8]) und auch außerhalb nur beschränkt zulässig; dabei war er jedoch insofern ungefährlich, als das Recht erst verwerthbar wurde, wenn der Aktienpreis höher als deren Nennwerth stand, also der Bestand und die Ergiebigkeit des Unternehmens schon gesichert waren.

§ 216. Der Grunderwerb zum Unterbau.

Ueberwiegend wird ein Grunderwerb für den Unterbau entbehrlich sein[1]), sobald der Schienenweg durchweg in den Körper bereits in genügender Breite angelegter Straßen zu liegen kommt. Gleichwohl sind Fälle denkbar, in denen entweder zu Straßenverbreiterungszwecken oder um fehlende Zwischenglieder zu gewinnen, Grundstückserwerbungen vorzunehmen sind, die dann meist polizeilich als unerläßliche Voraussetzungen des Bauanfangs verlangt werden[2]), während die Gemeinden das Eigenthum dieser Flächen zu

---

[6]) z. B. der Deutschen Straßenbahngesellschaft in Dresden.

[7]) z. B. bei der Großen Berliner Pferdeeisenbahn Aktiengesellschaft 1 500 000 Mk.

[8]) G 18. Juli 1884 zu HGB Art. 215a Abs. 4.

[1]) Dies gilt jedoch nicht für Bergbahnen, bei denen in der Regel der Bahnkörper auf eigenem Grunde ruht.

[2]) So heißt es z. B. in einer Berliner polizeilichen Genehmigung vom 14. Januar 1892: »Hierdurch wird im verkehrspolizeilichen Interesse die Ver-

beanspruchen pflegen[3]). Mithin handelt es sich fast ausnahmslos um Grunderwerb für einen Dritten, sodaß aus dessen Wiederveräußerung bei Aufgabe des Unternehmens kein Rückveräußerungspreis in Aussicht steht. Das zu erwerbende Grundstück und der dafür zu erlegende Preis sind vornweg als verloren zu betrachten, sodaß der Aufwand während des Bestandes aus dem Betriebe herauszuwirthschaften ist.

Folgerichtig muß der Unternehmer erwägen, ob der Betrieb ohne die Gefahr, dadurch jeden Ueberschuß abzuschneiden oder wohl gar einen Fehlbetrag zu schaffen, jährlich denjenigen Betrag aufzubringen vermag, welcher zur Tilgung des Aufwandes für den Grunderwerb benöthigt ist. Hält der Bewerber die Sicherheit dessen für ausgeschlossen oder selbst nur für zweifelhaft, so ist es rathsam, von dem Unternehmen abzustehen.

Der Grunderwerb würde in der Regel freihändig zu erfolgen haben, da eine Zwangsenteignung für Straßenbahnunternehmungen bisher nur selten verliehen wurde[4]), sodaß die Unternehmer machtlos den Forderungen der Veräußerer gegenüber ständen, wenn nicht die Straßeneigenthümer ihnen darin entgegen zu kommen pflegten, daß sie sich zum Erwerbe im eigenen Namen, aber für Rechnung des Unternehmers bereit finden[5]), um das ihnen zustehende Zwangsentäußerungsrecht für ihn auszuüben. Dieses Hülfsmittel versagt jedoch, sobald es sich um Erwerbungen handelt, für die sogar den Gemeinden kein Enteignungsrecht gesetzlich[6]) zustehen würde, wie z. B. Bahnhofsanlagen und Zufahrtsgleise dahin. Um nicht in

---

pflichtung auferlegt, den zu der Allerhöchst befohlenen Verbreiterung der Brücken-Allee bei ihrer Einmündung in den Großen Stern erforderlichen Flächenabschnitt des großen Thiergartens von etwa 45 qm binnen Jahresfrist vom Fiskus zu erwerben und demnächst unentgeltlich an die Stadtgemeinde Berlin zur Straßenerweiterung abzutreten«.

[3]) Die Große Berliner Pferdeeisenbahn beziffert im Geschäftsbericht für 1890 Seite 7 ihren Aufwand zugunsten der Stadtgemeinde für Straßenverbreiterungen und -verbesserungen einschließlich des Grunderwerbes auf 14168495,32 Mk. In einem Vertrage vom 6./7. Nov. 1884 § 3 wurden 1000000 Mk. als einmaliger Beitrag zu Straßenverbreiterungen von ihr gefordert.

[4]) Oben § 62 I 169[2].

[5]) z. B. wiederholt in Berlin.

[6]) Preuß. G 11. Juni 1874 §§ 1—3, 2. Juli 1875 § 13.

die Hand der Grundstücksverkäufer gegeben zu sein, handeln die Bewerber klug, sich den Erwerb der benöthigten Grundstücke zu sichern, bevor sie eine Verpflichtung zur Bauausführung übernehmen. Sie haben dann gewisse Zahlen, mit denen sie bei der Aufstellung des Voranschlages rechnen können. Denn wissen sie gleich nicht die Ziffer der Entschädigungen genau, welche im Enteignungsverfahren schließlich herauskommen wird, so gewähren die gesetzlichen Abschätzungsgrundsätze doch immer wenigstens eine einigermaßen zuverlässige Grundlage für den Preisanschlag. Allerdings muß man sich dabei der üblen Gewohnheit entschlagen, mit den denkbar niedrigsten Ziffern zu rechnen, indem es weit rathsamer ist, ungünstige Zwischenfälle gebührend zu berücksichtigen, weil Ersparnisse am Bauaufwande das Ergebniß des Betriebes nur verbessern, später ermittelte Fehlbeträge dagegen dem Unternehmen schaden können.

§ 217. Bahnhofsgrundstücke.

Der Erwerb von Bahnhofsgrundstücken wird stets freihändig[1]) zu erfolgen haben, da für diese sogar den Gemeinden als Unternehmern das Zwangsenteignungsrecht versagt ist. Es braucht jedoch nicht unbedingt zum Grunderwerbe zu kommen, weil die Errichtung auch auf fremdem Boden oder die Erpachtung geeigneter Anlagen erfolgen kann. Es fragt sich deshalb, ob die Selbsterrichtung oder die Erpachtung vortheilhafter ist.

Durch Pachtung geeigneter Anlagen oder Grundflächen mit der Erlaubniß, sie zu Bahnhofszwecken herzurichten bezw. auszubauen, entgeht man zwar der Nothwendigkeit, den Erwerbspreis zu beschaffen, und vermag so mit einem geringeren Grundkapitale für das Unternehmen auszukommen. Anlage oder Grundstück werden auch nicht zur Last, wenn es sich um das Aufgeben des Unternehmens oder Aenderung der Betriebsweise handelt, welche das fernere Halten des Bahnhofes entbehrlich macht oder wenigstens seine Beschränkung gestattet. So werden z. B. beim Uebergange vom thierischen zum mechanischen Betriebe die Stallungen

---

[1]) Preuß. G 3. November 1838 § 8[4] trifft nicht zu.

und Futterspeicher überflüssig, an deren Stelle der Bedarf nach Locomotivschuppen oder Hallen für die Krafterzeugungsmaschinen tritt, weshalb es angenehm sein wird, erstere ohne Kostenaufwand aufgeben zu können. Diesen Vortheilen steht indeß der Nachtheil gegenüber, daß der Verpächter die Macht besitzt, bei Ablauf der Pachtzeit den Pachtpreis beliebig zu steigern, wenn anderweite zum Ersatze brauchbare Anlagen oder Grundstücke fehlen. Ihr zu entgehen wäre die Pachtzeit mit der Genehmigungsdauer des Betriebes gleich lang zu bemessen, weil dann höchstens mit der Betriebs- eine Pachtverlängerung erforderlich und Pachtzinserhöhung ausführbar würde. Umgekehrt entzieht der gleichzeitige Ablauf beider Fristen dem Unternehmer die Möglichkeit, innerhalb der Betriebsdauer die ihm etwa überflüssig gewordene Pachtung aufzugeben, zwingt ihn vielmehr zur weiteren Zahlung des Pachtgeldes. Machen Aenderungen in der Betriebsweise Umgestaltungen nöthig, so ist man sogar zu ihrer Vornahme auf eigene Kosten machtlos, wenn der Verpächter die Erlaubniß dazu versagt. Bewilligt er sie, so verliert man sicher den Bauaufwand, weil beim Pachtablaufe der frühere Zustand wieder herzustellen oder die ausgeführte Umwandlung zurück zu lassen ist. Im Einzelfalle wird also aus den gebotenen Umständen sorgsam zu erwägen sein, ob die Erpachtung oder der Erwerb von Bahnhofsgrundstücken vorzuziehen ist[2]). Denn nur in dem seltenen Falle, daß zufällig eine für ihn werthlos gewordene und anderweit unverwerthbare Anlage vorhanden ist, wird der Verpächter an einem Pachtzinse sich genügen lassen, welcher hinter dem zur Verzinsung und Tilgung des Selbstkostenpreises erforderlichen Aufwande zurückbleibt, während er gemeinüblich ihn um den Aufschlag des Unternehmergewinnes erhöhen wird, sodaß der Betrieb keine Ersparniß erfährt. Insofern ferner der Grundbodenwerth bei zunehmendem Verkehre und regerer Entfaltung der Gewerbe im Zeitenverlaufe steigt und die Geldanlage im Grundbesitze noch immer für die sicherste gilt, darf er-

[2]) Der Grunderwerb für Bahnhofszwecke umfaßt bei der Gr. Berl. Pferdeeisenbahn 30 793 qm für 4 503 168 Mk. Auf eigenen Grundstücken stehen 16 Bahnhöfe, zwei weitere sind auf fremdem Boden durch den Betriebsunternehmer errichtet und zwei vollständig hergestellt erpachtet.

wartet werden, daß der Wiederabgabepreis für Grundstücke den Erwerbspreis mindestens erreichen, vielleicht sogar übersteigen wird, sodaß ein Verlust fast ausgeschlossen erscheint[3]).

Wo es sich um Bauten auf fremdem Grunde handelt, wird mit dem Pachtabschlusse das Bauwerk entweder durch Zurücklassen verloren gehen oder wieder abzubrechen sein. Selbst im letzteren Falle werden namhafte Verluste eintreten, indem statt der weiteren Verwerthbarkeit des fertigen Bauwerkes nur noch die Wiederverwendbarkeit der Abbruchsbestände verbleibt. Diese Verluste sind mit zu veranschlagen, so oft die günstigste Beschaffungsart der Bahnhöfe infrage steht.

Thatsächlich haben bereits Stadtgemeinden bald das Erwerbsrecht der Bahnhofsgrundstücke bei Ablauf des Gleiseinbaurechtes sich gesichert[4]), bald verlangt, daß die Bahnhöfe auf Gemeindegrundstücken zu errichten und ihnen abzupachten seien[5]). Dies berechtigt zur Annahme, daß ohne Sicherung des Grunderwerbes der Erwerb eines Bahnnetzes für so sehr minderwerthig gehalten wird, daß die Gemeindeverwaltungskunst diese Maßregel fordert. Deshalb sollten die Unternehmer diesem Beispiele folgen und davon abstehen, durch Grundstücksverpachtung sich in die Hand der Verpächter zu geben.

Unter mehreren verfügbaren Grundstücken ist zweifellos ein in der Mitte der Betriebsstrecke und des Verkehrs belegenes, selbst bei höherem Erwerbspreise vor einem außerhalb am Streckenende belegenen wirthschaftlich vorzuziehen. Denn einmal ist die spätere Verkäuflichkeit mehr gesichert und die Werthssteigerung größer. Sodann werden bei der Bahnhofsausnutzung Ersparnisse an Arbeitslohn und Triebkraft erreicht, weil die Zuführung der Pferde zur Umspannung müheloser ist. Endlich kann der Betrieb gleichzeitig von der Mitte aus nach beiden Richtungen eröffnet und ge-

---

[3]) In verkehrsreichen Ortschaften braucht es zu Abschreibungen auf den Erwerbspreis der Bahnhofsgrundstücke nicht zu kommen, weil der Werth eher steigt als fällt. Dagegen ist es verfehlt, die natürliche Werthsteigerung zu Aufschlägen in den jährlichen Vermögensübersichten zu benützen, um dadurch einen vertheilbaren Gewinn herauszurechnen.

[4]) z. B. Berlin allg. Beding. § 20[2], Frankfurter Vertr. § 13.

[5]) z. B. Frankfurter Vertr. § 13; München Vertr. § 22[4].

schlossen, überdies im Bedarfsfalle leichter verstärkt werden, als wenn Wagen, Zugkraft und Mannschaft erst von dem abgelegenen Vororte nach dem Verkehrsinneren besorgt werden müssen; Einsatzzüge brauchen dann nur für die Strecken eingelegt zu werden, wo sie noththun, also nicht überflüssig den verkehrsarmen Theil zu durchfahren, wodurch ein Mißbrauch an Kraft, Mannschaft und eine Ueberabnutzung der Betriebsmittel und Schienenwege bewirkt wird. Diese Vortheile und Ersparnisse wiegen die Beträge auf, um welche die Zinsen für den höheren Erwerbspreis diese des geringeren übersteigen.

Die Gestalt der für Bahnhofszwecke zu erwerbenden Grundstücke ist nicht nebensächlich, weil spätere Verwerthung für andere Zwecke z. B. durch große Straßenfront, regelmäßiges Viereck erleichtert wird.

Dagegen ist streitig, ob wenige große vor zahlreichen kleineren Bahnhöfen den Vorzug verdienen[6]). Die letzteren werden später leichter verwerthbar sein, weil zu ihrem Erwerbe ein geringeres Vermögen ausreicht, überdies nehmen hier etwaige Feuerschäden mindere Ausdehnung an und ist die Lage den verschiedenen Betriebsstrecken besser anzupassen, weshalb sie den Vorzug verdienen. Derselbe wird nicht etwa dadurch aufgewogen, daß die Zahl der Bahnhofsvorsteher größer sein muß. Denn einmal verlangt die Beaufsichtigung größerer Bahnhöfe einen höheren Aufmerksamkeits- und Befähigungsgrad in der Person des Beauftragten, also hervorragendere persönliche Eigenschaften, die seltener anzutreffen und deshalb höher zu lohnen sind. Sodann wird ein hier vorgefallener Fehler oder bei Pferdebetrieb eine ausgebrochene Seuche nachtheiliger wirken, wie bei kleinen Bahnhöfen. Endlich erschwert der größere Zusammenfluß von Menschen, Triebkraft und Betriebsmitteln die Möglichkeit, jede daran eingetretene Mangelhaftigkeit oder jede Veränderung des Zustandes gleich schnell und sicher zu erkennen, sowie die zu dessen Beseitigung erforderlichen Maßregeln zu treffen, wenn selbst in verhältnißmäßig gleicher Menge Kräfte zur Aufsicht und Instandhaltung verfügbar sind.

---

[6]) z. B. zwischen Gemeindeverwaltung und -vertretung in Düsseldorf nach Straßenbahn V 567 ff.

§ 218. Die Bahnhofsbauten.

Die Gattung und Beschaffenheit der Baulichkeiten auf den Bahnhöfen wird überwiegend durch die Betriebsart und den Betriebsumfang bestimmt werden. Beim Pferdebetriebe wird den Stallungen und Futterspeichern, beim mechanischen den hierfür zweckmäßigen Einrichtungen das Hauptaugenmerk zuzuwenden sein. Bautechnische Fragen werden den Ausschlag geben. Gewohnheitsgemäß stellt die Technik bisweilen übertriebene Forderungen, denen indeß nur soweit zu entsprechen ist, als sie sich im Rahmen der Zweckmäßigkeit bewegen und der Sachbestimmung angepaßt sind; weitergehende aus Schönheitsrücksichten sind abzulehnen. Hier werden nur die allgemein wirthschaftlichen Grundsätze zu erörtern sein.

Der Massivbau ist der billigere, wenn seine Benutzung für die ganze Dauer seines Bestandes gesichert ist, während Holz- oder Fachwerksbau zwar geringeren Kostenaufwand verursacht, dafür aber kürzer ausdauert. Solange Zweifel obwalten, ob die geplante Betriebsart stetig beibehalten oder ob das Unternehmen bestandsfähig bleiben wird, ist der billigere und leichtere Fachwerksbau zweckmäßiger; auf Pachtgrundstücken wird er fast ausnahmslos zu wählen sein, zumal später die Abbruchskosten niedriger und das gewonnene Material leichter wieder verwendbar ist.

Etagenställe, hohe Schuppen, mehrstöckige Wagenremisen sind nur zu rechtfertigen, wo die Bodenpreise außergewöhnlich hoch stehen, weil sie in gesundheitlicher und feuergefährlicher Hinsicht schädlicher wirken, als die gemeinübliche Bauart, überdies die Baukosten vermehren, endlich den Betrieb erschweren und vertheuern, indem zum Herauf- und Hinunterschaffen der sich nicht selbst bewegenden Sachen Kräfte zu gewinnen sind. Mehrstöckige Wagenhallen sind höchstens dort zu wählen, wo besondere Sommer- und Winterwagen vorhanden, von denen stets die einen auf längere Zeit entbehrlich sind.

Feuerwerkstätten sind wegen ihrer Gefährlichkeit auf dasjenige Maaß einzuschränken, welches zur schnellen Ausbesserung von Schäden an unentbehrlichen Betriebsmitteln und Triebkräften ausreicht. Glaubt man für das Unternehmen solche in größerem Um-

fange vorsehen zu sollen, so verdient deren Errichtung auf selbständigen Grundstücken den Vorzug.

Als Mängel der Bahnhöfe zu bezeichnen, ist das Fehlen einer Wohnung für den Vorsteher und genügender Räume zum Aufenthalte für die Betriebsmannschaft[1]). Denn die Ordnung und Sicherheit leiden in der Zeit, während welcher der berufene Aufsichtsbeamte außerhalb weilt: die Mannschaft aber ist gezwungen, die Zeiten vor oder zwischen den obliegenden Dienstverrichtungen in naheliegenden Schankstätten zuzubringen, was Aufwand verursacht und die Gefahr birgt, daß der Genuß geistiger Getränke sie für die Dienstverrichtungen minder tauglich werden läßt. Hierzu darf eine fürsorgliche Verwaltung es aus Rücksicht für die Leute und zur Verhütung von Unfallsgefahr nicht kommen lassen.

Arbeiterwohnungen[2]) für die Bediensteten zu schaffen, hält man neuerdings für eine Pflicht der größeren Betriebsunternehmer, was schon zur Forderung geführt hat, gerade im Gebiete der Straßenbahnen mit deren Herstellung zu beginnen, weil der Betrieb für die Einen bis tief in die Nacht dauert, für die Anderen außergewöhnlich früh beginnt und sie an Nachtruhe gewinnen würden, wenn sie auf den Bahnhöfen wohnen. Ohne auf die Zweckmäßigkeit der Errichtung von Arbeiterwohnungen oder deren Schattenseiten hier[3]) eingehen zu wollen, muß ernstlich widerrathen werden, Bahnhofsgrundstücke mit Arbeiterhäusern zu besetzen, welche im Ausführungsfalle weit gefahrloser auf selbständigen, abgetrennten Flächen errichtet werden. Denn einmal erhöht der Zusammenfluß einer großen Bewohnerzahl mit selbständigen Hauswirthschaften die Feuersgefahr. Sodann würde der Zusammenfluß der Kinder und sonstigen Familienmitglieder auf den Höfen die Ordnung und Sicherheit stören, vielleicht sogar Unfallsgefahren

[1]) Stich. Uebernachtungs- und Unterkunftsräume für das Fahrpersonal in Ztschr. f. Transportw. IX 124, 142, 156.

[2]) Arbeiterwohnungen werden stets gesucht sein, weshalb selbst bei billiger Miethe die Beträge leicht einzubringen sind, welche zur Verzinsung des Bauaufwandes und Ersatz der Abnutzungen gebraucht werden; die spätere Verkäuflichkeit ist dadurch aber gesichert.

[3]) Polyt. Centralbl. III 127 ff.; Ztschr. f. Eisb. IV 73 ff.: Glaser's Annalen 1891 S. 144.

schaffen. Endlich könnten im Falle eines Ausstandes die Ausständigen mit Hülfe ihrer Familienmitglieder diejenigen, welche der Bewegung fern bleiben, an der Verrichtung von Dienstleistungen wirksamer hindern; man würde sie auf den Bahnhöfen dulden müssen, bis im geordneten Rechtswege ihre Zwangsentsetzung erfolgen könnte. Die hieraus drohenden wirthschaftlichen Nachtheile übersteigen erheblich den Mehraufwand, den die selbständige Bauausführung auf benachbarten Flächen fordern würde. Wo mißbräuchlich Bahnhöfe wegen des dort billigeren Baugrundes in noch unangebauten Gegenden errichtet werden, wird die gleichzeitige Herstellung von Dienstwohnungen zur Aufrechterhaltung des ordnungsmäßigen Betriebes kaum zu umgehen sein.

Unwirthschaftlich müßte erscheinen, die naturgemäße Entwickelung und daraus bedingte Erweiterung des Unternehmens bei der ersten Anlage[4]) dadurch zu übersehen, daß nur für den ersten Bedarf gesorgt und dem späteren nicht wenigstens dadurch Rechnung getragen, daß die Erweiterungsmöglichkeit geschaffen wird. Auf besonders werthvollen Grundstücken werden beispielsweise die Grundmauern so aufzuführen sein, um ein Obergeschoß zu tragen. Der dadurch verursachte erste Mehraufwand macht sich bei den späteren Erweiterungen durch Ersparnisse bezahlt. Bei ausbleibendem Erweiterungsbedarf wird dann allerdings sein Wiedereinbringen verloren sein, weshalb man übertriebenen Erwartungen zur Grundlage für diesbezügliche Anordnungen sich nicht hingeben darf[5]).

---

[4]) Die Aufwendung für Bahnhöfe beansprucht einen erheblichen Bruchtheil des Grundkapitals nicht bloß in Deutschland (oben § 212 II 263) sondern auch im Auslande. So stehen die Betriebsgebäude der Wiener Tramwaygesellschaft mit 2109008,13 Fl. und der Neuen Wiener mit 749040,42 Fl. zu Buche. Angaben für Belgien bringt v. Lindheim 34.

[5]) Auf Bahnhofbaulichkeiten sind Abschreibungen unerläßlich. Ihre Höhe ist nach der Bauart und der Betriebsdauer zu bemessen, wird für Bauten auf eigenem Boden geringer als für solche auf fremdem Grunde sein dürfen. Es schreiben z. B. ab: die Berliner Pferdebahngesellschaft 1% des Bauwerthes auf eigenem und 5% auf fremdem Boden, Bremen und Frankfurter Lokalbahn je 1%, Offenbach 1½%, Erfurt 2%. Meist beruht die Abschreibung auf Schätzung. Wo Bahnkörpertilgungs- und Erneuerungs-Fonds angesammelt werden, wird bei dem Bemessen der Rücklage dazu die Gebäudeabnutzung mitberücksichtigt.

§ 219. Wartehallen.

Bei den Eisenbahnen sind die Bahnhöfe gleichzeitig die Sammelstellen der Fahrgäste, sodaß besondere Hallen für die zukommenden oder abgehenden nur ausnahmsweise[1]) angetroffen werden. Bei den Straßenbahnen pflegen die Bahnhöfe dieser Bestimmung nicht zu entsprechen, weil der Ab- und Zustieg im Straßengewühle erfolgt, während sie demselben ferner liegen. Deshalb verlangen zum Schutze gegen den Unbill des Wetters bisweilen die Polizei und die Stadtgemeinden[2]) die Errichtung von Wartehallen. Solche sind dann, um ihrer Bestimmung zu entsprechen, möglichst dicht am Gleise zu errichten, wo sie jedoch den übrigen Verkehr stören würden, während sie in größerer Entfernung davon unbenutzt bleiben. Erfahrungsgemäß sind sie entbehrlich[3]), weil die Fahrbewerber in größerer Mehrzahl vorziehen, im Freien zu bleiben oder die Hauseingänge gegenüber den Haltetafeln als Aufenthaltsort zu wählen. Innerhalb der Ortschaften können sie deshalb unausgeführt bleiben. Nur dort, wo der Fahrkartenverkauf vor dem Zustieg erfolgt und auf Benutzung in deren Reihenfolge gesehen wird, werden die Wartehallen mehr benutzt. Sie dienen dann gleichzeitig Nebenbetrieben z. B. Vertrieb von Zeitungen oder Blumen, oder Aufstellung von Automaten[4]). Selbst hier deckt jedoch der Ertrag hieraus nicht den Jahresaufwand, welchen die Unterhaltung der Hallen einschließlich der Verzinsung und Tilgung der Baukosten beansprucht[5]).

Erhöht somit die Errichtung von Wartehallen einerseits den Bauaufwand und die Betriebskosten des Unternehmens, verzichten andererseits diejenigen, für welche sie bestimmt sind, auf deren Benutzung, so gestaltet er sich zu einem zweckwidrigen, den zu erlassen die Behörden umsomehr Grund haben, als sie umgekehrt dem Miß-

---

[1]) Nämlich bei den Bergbahnen.

[2]) z. B. Berlin allg. Beding. § 7; München Vertr. § 15.

[3]) Vergl. jedoch Straßenbahn V (1892) 514.

[4]) z. B. Offenbach, Nerobergbahn, Niederwaldbahn.

[5]) z. B. Hamburg 21 500 Mk., Frankfurter Lokalbahn 5880 Mk., Kasseler Stadtbahn 2012,48 Mk. Ueberwiegend wird der diesbezügliche Aufwand auf Bahnbau verrechnet, weshalb sein ziffernmäßiger Betrag nicht zu ermitteln ist.

brauche der Hallen durch Obdachlose zum Schutze der Fahrbewerber entgegenwirken und damit eine Last haben würden.

Wo es indeß zur Aufstellung von Wartehallen kommt, die auf fremdem Grunde stehen würden, empfiehlt sich deren Ausführung zwar in solcher Beschaffenheit, daß sie die Genehmigungsfrist überdauern, ist dagegen die Verwendung von besseren Materialien nur rathsam, wenn ihre Wiederwegnahme und ihr Versetzen nach einer anderen Gebrauchsstelle zugelassen werden würde.

§ 220. Die Ausführung des Schienenweges.

Einen erheblichen Bruchtheil des Grundkapitales beansprucht die Ausführung des Schienenweges, sodaß sachwidrige Verwendung recht verhängnißvoll für die Bestandsfähigkeit und Ergiebigkeit des Unternehmens zu werden vermag. Leider läßt sich selbst für Aktienunternehmungen aus deren Buchungen[1]) auf Bahnkörper der thatsächliche Bauaufwand an Arbeitslohn und Materialienverbrauch nicht mit Zuverlässigkeit feststellen. Gewohnheitsmäßig werden nämlich nicht allein Zinsverluste während der Bauzeit, die Kosten von Vorarbeiten, Beiträge für Straßenverbreiterung, Grunderwerbspreise, sondern bisweilen sogar noch die Verluste aus der Kapitalsbeschaffung hier angesetzt. Solches geschieht zwar mißbräuchlich,

---

[1]) Dieselben geben überdies stets nur denjenigen Betrag an, mit welchem der Bahnkörper im Berichtsjahre noch belastet ist, und damit den um die bisherigen Abschreibungen verminderten Selbstkostenpreis. Ein Zurückgreifen auf den ersten Geschäftsbericht führt ebensowenig zur Kenntniß des thatsächlichen Bauaufwandes, da im ersten Jahre einerseits das Bahnnetz fast nie vollendet ist und andererseits jedenfalls noch nicht sämmtliche Rechnungen geprüft und bezahlt zu sein pflegen. Dazu tritt, daß die einzelnen Strecken desselben Bahnnetzes durch die Untergrunds- oder Pflasterungsverhältnisse und Straßenverbreiterungskosten vielfach sehr abweichende Aufwendungen verursachen. Vergleiche z. B. oben § 212 II 163; für 12 Straßenbahnen Oesterreichs beziffert eine amtliche Statistik den Aufwand für Bahnanlagen auf 21667284 Fl. (Ztschr. f. Eisb. V 193); v. Lindheim 34, 56, 70, 84, 117, 119 berechnet die Herstellungskosten der belgischen Straßenbahnen auf 16261161 Fr., der großbritannischen auf 5465105 £, der französischen auf 56279664 Fr., der italienischen auf 19479300 Fr., der schweizerischen Tramways auf 2794898 Fr., Drahtseilbahnen auf 3905459 Fr., Zahnradbahnen auf 16004618 Fr. Seine Ziffern sind zu niedrig, weil einerseits frühere Jahre berücksichtigt werden, andererseits nicht sämmtliche damalige Bahnen Nachrichten gegeben hatten.

giebt indeß dem Unternehmer die Möglichkeit, Aufwendungen[2]) anzusetzen, welche an anderen Stellen vielleicht zu unliebsamen Erörterungen der Theilhaber oder Beanstandungen der Behörden führen könnten. Bei dieser Sachlage muß darauf verzichtet werden, Zifferangaben über den Selbstkostenpreis des Schienenweges zu liefern. Er würde noch dazu nur wenig nutzen, weil selbstredend die Bauart und der Bestimmungszweck, welche für die verschiedenen Unternehmungen sehr abweichen, einen außerordentlichen Einfluß üben[3]).

I. Die Herstellungskosten werden vornehmlich durch die Ausführungsart des Oberbaues[4]) beeinflußt, ob nämlich Holzschwellen Verwendung finden oder ausschließlich Eisenkonstruktion und welches der verschiedenen üblichen Systeme ausgeführt wird. So beträgt z. B. das Gewicht für den laufenden Meter Schiene beim Büsing'schen System 19,50 kg, beim Keiffler'schen 10 kg, beim Pariser 21,00 kg, beim Fischer-Dick'schen 28,50 kg. Die Haarmann'sche Zwillingsschiene wiegt sogar 32 kg, seine Schwellenschiene 43,50 kg, während die Phönixschiene je nachdem, ob sie 130 oder 157 mm Höhe erhält, 40 kg oder 42,50 kg wiegt. Zu dem hieraus sich ergebenden Preisunterschiede tritt hinzu, daß die Art, in welcher die Befestigungen und Verlaschungen erfolgen, theils durch die benöthigte Mehrarbeit, theils durch die bessere und deshalb theneren Zuthaten einen weiteren Kostenunterschied schafft. Nicht minder fällt die Wahl unter den verschiedenen Arten von Weichen ins Gewicht. Die Zungenweiche stellt sich billiger als die Schnappweiche, selbst wenn die erstere eine dreitheilige ist; die Kreuzweiche ist mehr als doppelt so theuer wie zwei einfache. Gleichwohl würde es verfehlt sein, lediglich zur Ersparung am augenblicklichen Aufwande ein Oberbausystem oder eine Weichenart zu wählen, welche den örtlichen Verhältnissen nicht entsprechen und deshalb sehr bald eine Umgestaltung erfahren müßten.

II. Sodann greift die Triebkraft, deren Benutzung geplant wird, auf den Bauaufwand bestimmend ein. Denn für

---

[2]) z. B. den Abtretungspreis der Konzession oben § 215 II 268[2].

[3]) Die Ziffern oben § 212 II 263.

[4]) Ueber die Bautechnik Paulus: Bau und Ausrüstung der Eisenbahnen, Stuttgart 1882; Fischer-Dick: Ueber die Entwickelung des Oberbaues bei Straßeneisenbahnen, Berlin 1880; Ztschr. f. Transportw. VIII 53, 65, 151.

den Pferdebetrieb genügt größere Einfachheit, wie für Dampf oder elektrischen. Namentlich macht der elektrische für die Stromübertragung besondere Anlagen nöthig, sobald eine andere Form als der bisher unbewährte Akkumulatorenbetrieb gewählt werden soll. Es hat nämlich entweder zur Aufstellung von Trägern für die Hochleitung oder zur Anlage von Kanälen für die Tiefleitung zu kommen[5]). In abweichender Form sind Kanäle für Seilbahnen gleichfalls unerläßlich[6]). Geschieht die Ausführung derartiger Bauten oder Ausrüstungen zugleich mit der Gleisverlegung, so ermäßigen sich naturgemäß die Ausführungskosten gegenüber dem Aufwande, wenn erst nachträglich Umgestaltung beliebt wird.

Schienen und deren Unterlagen können schwächer und damit erheblich billiger hergestellt werden, wenn Einspänner-Pferdebetrieb zur ausschließlichen Personenbeförderung geplant, als wenn Dampfbetrieb zugleich für Güterbeförderung beabsichtigt wird, der für die zweckmäßige Ausnutzung der Zugkraft längere Züge verlangt, die den Unterbau schwerer belasten und deshalb seine stärkere Ausführung nöthig machen. Zu schwacher Unterbau würde sehr schnell seine Erneuerung bedingen, die naturgemäß den nochmaligen Aufwand der gleichen Bausumme beansprucht. Solche wird sogar durch das Aufnehmen des zu beseitigenden Gleises noch erheblich steigen.

Eine über den Bedarf hinausgehende Stärke des Unterbaues bewirkt umgekehrt, daß verhältnißmäßig zu theuer gebaut, damit aber zur Verzinsung und Tilgung des Baukapitales mehr aufzuwenden sein würde, als bei sachgemäßer Ausführung genügt hätte. Indeß ist der letztere Fehler erheblich weniger nachtheilig, als der erstere.

III. Der Umfang des Verkehrsbedarfs bedingt schnellere oder kürzere Zugfolge und die Verwendung größerer oder kleinerer Wagen. Beides beeinflußt den Bauaufwand für den Schienenweg.

---

[5]) Unten § 225 II 297. In Offenbach stand die Rohrleitung am 30. Juni 1892 mit 97 970 M., 1891 mit 63 640 M. (oben § 212 II 263[17]) zu Buch IV.

[6]) Unten § 226 II 301, die Kostenhöhe der Zahnradbahnen giebt v. Lindheim 117, 119 für einige schweizer Bahnen; die Verwendung von Preßluft, Gaskraft, Petroleum erfordert keinen abweichenden Oberbau und keinen erhöhten Bauaufwand, unten §§ 227, 228, 229 II 303, 305, 307 ff.

Denn eingleisige Anlage mit wenig Weichen hindert das Ablassen von Zügen in kürzeren Zwischenräumen, als man beiderseits zum Durchfahren der Strecke braucht. Verlangt der Verkehr gleichwohl schnellere Zugfolge, so ist der Schienenweg zweigleisig umzubauen oder mindestens die Weichenzahl entsprechend zu vermehren. Bei vorliegender Wahrscheinlichkeit, in absehbarer Zeit mit eingleisiger Bahn und wenig Weichen nicht mehr auszukommen, wird am Bauaufwand gespart, wenn sofort dem künftigen Bedarfe Rechnung getragen wird. Allerdings kostet der Bau gleich Anfangs mehr, als augenblicklich nöthig sein würde, sodaß der Betrieb zeitweise um denjenigen Betrag mehr belastet wird, welchen die Verzinsung des Mehraufwandsbetrages beansprucht. Dagegen fällt die Aufwandsnothwendigkeit für diejenige Summe weg, um welche die doppelte Ausführung die einmalige übersteigt. Irrthümlich meint zwar mancher, daß auch der Tilgungsbetrag[7]) für die Jahre, bis die Anlage zur bedarfsgemäßen geworden sein wird, eine Betriebsüberlastung herstelle, während thatsächlich bloß insoweit die Verhältnisse verschoben werden, daß in späteren Jahren ein geringerer Tilgungsbedarf abzusetzen sein würde[8]).

Mindestens ist darauf zu halten, das erste Gleis bereits so anlegen zu dürfen, daß ein etwaiges zweites nicht seine Verschiebung nöthig macht, sondern daneben zu liegen kommen kann.

Aus ähnlichen Erwägungen ist der Unterbau sofort auch für schwerere Wagen tauglich einzurichten, weil anderenfalls nicht bloß nochmalige Verlegungskosten eintreten, sondern überdies der Betrag verloren geht, um welchen die nicht völlig ausgebrauchten leichteren

---

[7]) Die jährlichen Abschreibungsbeträge haben sich nach Bauart, Verwendungszweck und der Dauer des Einbaurechtes zu richten. Es ist sachwidrig, einen verhältnißmäßigen Betrag (5 oder 6%) der Betriebseinnahmen hierauf zurückzulegen, wie bisweilen mißbräuchlich geschieht.

[8]) Sind z. B. zur Ausführung der schließlich unentbehrlichen zweigleisigen Bahn 2000000 Mk. nöthig, so würden bei 50jähriger Betriebsdauer und 4% Zinsen durchweg jährlich 2600 Mk. zu entnehmen sein; wären zunächst bloß 1000000 Mk. aufgewendet und nach 10 Jahren weitere 1000000 Mk., so genügten allerdings für die ersteren 10 Jahre je 6300 Mk., während in den letzten 40 Jahren je 16420 Mk. entfallen. Stiege indeß bei nachträglicher Umgestaltung der Aufwand um 200000 Mk., so würden die letzten 40 Jahre sogar je mit 18044 Mk. belastet sein.

Schienen billiger zu veräußern sind, als ihr Anschaffungs- bezw. Gebrauchswerth beträgt.

IV. Das Material ist von solcher Güte und Beschaffenheit zu wählen, daß es thunlichst die volle Genehmigungsfrist überdauert, weil sonst eine Erneuerung nothwendig wird, deren Kosten entweder dem Betriebe zu entnehmen sind oder das Grundkapital erhöhen, während umgekehrt die Ausnutzung nicht mehr vollständig dem Unternehmer zugute kommt. Mithin bewahrheitet sich auch hier der Grundsatz, daß das theuerste Material in der Wirkung zum billigsten wird.

V. Gleiches gilt von den zu leistenden Arbeiten. Je besser und sorgfältiger sie ausgeführt werden, desto mehr ist ihr Bestand gesichert und desto ferner liegt die Wahrscheinlichkeit, daß deren Wiederholung erforderlich werden wird. Zweimalige Ausführungen derselben Leistung kommen ausnahmslos höher zu stehen, wie einmalige bei größerer Sorgfalt, sodaß dort mehr Aufwand wie hier verursacht wird. Ob nun Uebertragung des Werkes an einen tauglichen Werkmeister oder Selbstausführung durch angenommene Hülfskräfte wirthschaftlich vortheilhafter ist, hängt von der Leistungsfähigkeit und dem Aufmerksamkeitsgrade des Bauherrn ab. Ist letzterer sachkundig, so wird er aus den verfügbaren Hülfskräften die tauglicheren auszusuchen und ihre Leistungen während des fortschreitenden Baues zu beurtheilen verstehen, sodaß Untauglichkeit des Werkes fast ausgeschlossen erscheint. Wird umgekehrt ein gewissenloser Werkmeister gewählt, bei dem Eigennutz das Bewußtsein überragt, den Besteller befriedigt zu haben, so wird der Schaden fast nie ausbleiben, welcher aus Leistungsmängeln unvermeidlich ist. So oft die Erwerber des Einbaurechtes bei dessen Veräußerung sich das Recht vorbehalten, den Schienenweg herzustellen, pflegt Eigennutz der Beweggrund und mangelhafte Arbeit bei hohem Preise die Wirkung zu sein, sodaß größte Vorsicht geboten ist, weil bisher fast ausnahmslos traurige Erfahrungen über die Bestandsfähigkeit gemacht worden sind. Man handelt vortheilhafter, das Entgelt für die abgetretenen Rechte höher zu bemessen, als der Gefahr ausgesetzt zu werden, ein schlechtes Werk abnehmen und theuer bezahlen zu müssen.

VI. Das übliche Verlangen der Straßeneigenthümer[9]), den Schienenweg bei Ablauf des Einbaurechtes zurückzulassen, zwingt den Unternehmer, durch den Betrieb den gesammten Aufwand wieder herauszuwirthschaften[10]). Deshalb sind so hohe Jahresabschreibungen nöthig, daß unter Zuschlag der Zinsen für diese Jahresrücklagen schließlich die Summe erreicht wird, mit welcher der Bahnkörper belastet ist. Damit sind Unterhaltungskosten des Schienenweges nicht zu verwechseln. Uebrigens ist hier dem Irrthume zu begegnen, daß aufgrund des beregten Vorbehaltes der Unternehmer verpflichtet sei, etwaige Anlagemängel infolge natürlichen Verbrauches erst noch zu beseitigen, also die Anlage gänzlich oder theilweise zu erneuern, vielmehr muß der Straßeneigenthümer mit dem Zurücklassen in solchem Zustande zufrieden sein, welchen die Staatsaufsichtsbehörde als betriebsfähigen dadurch anerkannt, daß sie die Betriebsführung darauf gestattet hatte, weshalb Rücklagen für eine derarte Erneuerung nicht nothwendig sind.

VII. Hinsichtlich der Spurweite für Straßenbahnen wird neuerdings vielfach gestritten, ob der normalen oder einer schmäleren der Vorzug zu geben sei. Daß Schmalspurbahnen billiger als normalspurige zu stehen kommen, ist nicht zu verkennen. Umgekehrt schneiden sie die Möglichkeit eines Durchgangsverkehres durch Ueberführen der Wagen von der einen Bahn auf die andere ab. Bei bloßer Personenbeförderung ist dieses Hinderniß für den Durchgangsverkehr höchstens lästig; bei Güterbeförderung dagegen zeitraubend und kostspielig, weil die Güter umzuladen sind. Mithin bleibt abzuwägen, ob im Einzelfalle der Baumehraufwand durch die Ersparung der Umladekosten und die Aussicht auf Verkehrszuwachs eingebracht werden würde. Jedenfalls sind innerhalb eines Bahnnetzes verschiedene Spuren zu vermeiden, damit ein Durchgangsverkehr nicht etwa dauernd abgeschnitten wird. Weit mehr dient eine Duldungspflicht der Anschlußgleise dem Gemeinwohle, weil sie die Verkehrsbelebung begünstigt; nur muß die Behörde davon absehen, gleichzeitig eine Gleismitbenutzungspflicht begründen zu wollen, ohne die wirthschaftliche Lage des Gleiseigner gebührend zu berücksichtigen.

---

[9]) Oben § 169, 215 II 131, 267.

[10]) Wegen Berechnung der Jahresrücklagen s. oben § 169 II 133.

§ 221. Die Beschaffung der Betriebsmittel.

Die Betriebsmittel der Straßenbahnen umfassen den Wagenpark[1]) und die zur Gleisreinigung dienenden Fahrzeuge.

I. Der Wagenpark besteht überwiegend aus Personenfahrzeugen, da nur wenige Straßenbahnen die Güterbeförderung besorgen. Von Personenwagen sind einspännige und zweispännige im Gebrauche[2]); letztere haben bisweilen noch Deckplätze und werden dann Etagenwagen genannt. Bald wird dieselbe Wagengattung während des ganzen Jahres und unbekümmert um die wechselnden Witterungsverhältnisse benutzt, bald werden im Sommer offene, im Winter geschlossene Wagen eingestellt. Der Preis der Wagen ist nach Bauart, Größe und Zahlungsbedingungen verschieden[3]).

Es bedarf keines Beweises, daß eine größere Wagenzahl nöthig ist, wenn besondere Sommer- und Winterwagen zu beschaffen sind. Ebenso macht nach Zahl und Anschaffungspreis es einen erheblichen Unterschied, in welcher Weise der Betrieb eingerichtet, ob schnelle Zugfolge mit kleinen Wagen oder weniger Züge mit größeren Wagen geplant werden. Gerade hier ist eine Uebereilung recht verhängnißvoll. Schafft man aus der Erwägung, daß Decksitzwagen 50—56 Personen und Einspänner nur 18—22 Personen zu fassen vermögen, sowie daß die Ausrüstung von 2 Einspännern gegen 1 Zweispänner die doppelte Mannschaft und meist auch vermehrte Triebkraft erfordert, aus vermeintlichen Sparsamkeitsrücksichten lauter Decksitzwagen an, so muß man solche noch laufen lassen, wenn die Besetzung nur

---

[1]) Oben § 212 II 263; v. Lindheim 15, 16; UnfallsgG § 38 S. 157; Schutzbedürfniß § 29 S. 100. Nach Street Raylway Journal erforderte 1890 Amerika 32 505 Wagen für den Betrieb. Ueber die Ausnutzung der Wagen unten IV. Buch.

[2]) Ausschließlich Einspänner verwenden z. B. Barmen, Düsseldorf, Frankfurt, Görlitz, Kiel, Lübeck, München, Rostock, bloß Zweispänner Paris, beiderlei gemischt Berlin, Breslau, Brüssel, Budapest, Hamburg, London, Wien.

[3]) Bei Baarzahlung sind zur Zeit in Deutschland Decksitzwagen mit 3220 Kilo Eigengewicht und 52 besetzbaren Plätzen für 4850 Mk., zweispännige Metropolitanwagen für 31 Personen bei 2670 Kilo Eigengewicht für 3800 Mk. Einspänner für 20 bezw. 23 Personen bei 1910 Kilo Eigengewicht für 2050 Mk., ferner zweispännige Sommerwagen für 34 Personen bei 1250 Kilo Eigengewicht für 2200 Mk. und einspännige Sommerwagen für 34 Personen bei 1200 Kilo Eigengewicht für 2000 Mk. käuflich.

schwach ist, so daß dafür ein Einspänner ausreichen würde. Darin liegt ein unnützer Verbrauch an Triebkraft. Außerdem wird man aus Wagenmangel an einer schnelleren Zugfolge behindert sein.

Weniger verhängnißvoll ist die Beschaffung von Einspännern, die sich nach der Betriebseröffnung für unausreichend erweisen, weil der Verkehr ungeahnte Ausdehnung angenommen hat. Denn dem Bedarfe ist durch Zuerwerb weiterer und größerer Wagen abzuhelfen[4]), während für die kleineren auf minder belebten Strecken oder zu gewissen Stunden immer noch Verwendung bleibt. Dazu tritt, daß kleinere Betriebe überwiegend nur Einspänner brauchen und damit Abnehmer von überflüssigen Einspännerwagen werden, während zweispännige Decksitzwagen nur wenig gesucht sind.

Folgeweise ist rathsam, wo nicht die Verwendbarkeit großer Wagen zweifellos gesichert ist, sich für den Erwerb der kleineren Gattungen zu entscheiden[5]). Denn der Einwand, daß ein reichlicher Wagenpark nichts schade, weil die überflüssigen Wagen ja unabgenutzt und damit unversehrt blieben, ist nicht stichhaltig. Mit der Beschaffungsmenge wächst nämlich das dafür angelegte Kapital und damit der vom Betriebe zu dessen Verzinsung aufzubringende Betrag. Dasselbe belastet solange nutzlos den Betrieb, bis dessen Entwickelung die Einstellung der bisher überflüssigen Wagen nöthig macht und so ihre Nutzbarkeit herstellt[6]).

Die sofortige Anschaffung von zwei Wagengattungen für Winter und Sommer bedingt einen erheblich größeren Geldaufwand, wie diese nur einer Gattung. Deshalb ist sie wirthschaftlich dort unzweckmäßig, wo der Verkehr kein reger, die Einnahme daraus eine schwache und die Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen ist daß die Annehmlichkeit besonderer Sommerwagen eine augenfällige Verkehrsbelebung bewirken werde. Sie wird als Entgegenkommen

---

[4]) Dies geschah z. B. in Köln.

[5]) Am zweckmäßigsten ist der gemischte Betrieb, weil er gestattet, auf den verschiedenen Linien und zu den einzelnen Tageszeiten je nach der Verkehrsmenge größere oder kleinere Wagen laufen zu lassen.

[6]) Die Wiener Tramwaygesellschaft hatte z. B. jahrelang darunter zu leiden, daß ihr Wagenpark infolge der Anschaffung zur Zeit der Weltausstellung den Bedarf erheblich überstieg, die nutzlosen Wagen Raum zur Aufbewahrung brauchten, das Anschaffungskapital für sie verzinst und getilgt werden mußte.

nach so starker Verkehrsentwickelung, daß das Betriebskapital landesübliche Verzinsung findet, nachgeholt werden können, dagegen nicht schon vorzunehmen sein, solange die Ergiebigkeit noch zweifelhaft[7]) ist.

Die Art der gewählten Triebkraft übt auf Bauart und Verwendbarkeit der verschiedenen Wagengattungen einen wesentlichen Einfluß. Selbst wo die mechanische Triebkraft einen Theil des Personenfahrzeuges ausmacht, pflegen die sämmtlichen gebräuchlichen Wagengattungen zu deren Aufnahme geeignet zu sein, indem die Behälter für Elektrizität, Preßluft, Gas unterhalb zwischen den Achsen angebracht werden können[8]). Nur für die Petroleumbetriebe ist zur Zeit noch eine abweichende Wagenart gewählt, daß nämlich die Fahrgäste mit dem Rücken gegeneinander sitzen[9]). So oft Züge aus mehreren Wagen gebidet werden sollen, werden allerdings die Anhängewagen Puffer erhalten müssen, damit der Stoß und das Geräusch vermindert wird.

II. Straßenfegemaschinen, Schneeräumer, Salzstreuwagen sind für größere Betriebe unentbehrlich, um die Fahrbahn betriebsfähig zu erhalten; für kleinere mag allenfalls Menschenkraft genügen, sobald die Zugfolge eine spärliche ist. Zwar werden derartige Fahrzeuge nicht ununterbrochen gebraucht, wie diese unter I. Da indeß ihr Gebrauch im Bedarfsfalle schnell zu erfolgen hat, kann mit der Anschaffung nicht bis zur Verwendungszeit gewartet werden. Die Anschaffungen werden in dem Umfange zu erfolgen haben, damit bei der Länge des Bahnnetzes dessen gänzliche und rechtzeitige Reinigung zu erreichen ist[10]).

III. Betriebsmittel brauchen nicht nothwendig Eigenthum des Unternehmers zu sein, sondern können auch von Dritten entliehen werden, sodaß der Anschaffungspreis dafür zu sparen wäre. Naturgemäß wird indeß der Verleiher nicht bloß die Deckung seiner

---

[7]) Vergl. dagegen Straßenbahn V 514.

[8]) Unten §§ 225—228 II 298, 302, 303, 305.

[9]) Ztschr. f. Transportw. VIII 238.

[10]) Gemeinüblich enthalten die Bilanzbeträge für den Wagenpark gleichzeitig die Beschaffungskosten der hier erörterten Fahrzeuge; in Wien sind jedoch z. B. die Personenfahrzeuge mit 605 675 bezw. 252 567 Fl., verschiedene sonstige Fuhrwerke mit 9660 bezw. 15 459 Fl., Schneepflüge mit 13 340 bezw. 4200 Fl. aufgeführt.

Selbstkosten, sondern darüber noch einen Unternehmergewinn beanspruchen, der um so höher bemessen wird, je größer einerseits die Gefahr ist, einen Theil seiner Anschaffungen nutzlos zu behalten, und je mehr man auf ihn angewiesen ist. Außerdem wird ein etwaiger Mehrbedarf über den Bestand des Verleihers nur bei dessen Bereitwilligkeit Deckung finden, ihn entsprechender zu erhöhen, welche naturgemäß ausbleibt, wenn keine Vortheile daraus abzusehen sind. Wird also das Leihgeld stets die Selbstkosten übersteigen und der Betriebsunternehmer überdies in die Hand des Verleihers gegeben sein, so gebührt der Selbstbeschaffung vor der leihweisen Entnahme wirthschaftlich der Vorzug.

IV. Uebrigens ist zwar nicht nothwendig, bei Beginn des Unternehmens sofort auf einmal so viele Wagen zu beschaffen als der Betrieb nach seiner vollendeten Entwickelung bedürfen wird, sondern genügt eine allmählige der jeweiligen Bedarfszunahme anzupassende Menge, dagegen erscheint es gleichwohl verfehlt, in den Voranschlag zur Ermittelung des Gründungsaufwandes bloß die nothdürftigste Zahl einzusetzen, weil dann die Mittel für die weiteren Anschaffungen fehlen. Gemeinüblich hilft man sich damit, die Abschreibungsbeträge auf das Wagenkonto, welche das Verhältniß zwischen Anschaffungspreis und Abnutzung ausgleichen sollen, für Neuanschaffungen zu verwenden. Man schafft dadurch jedoch den Mißstand, daß zum Ersatze als völlig unbrauchbar ausgemusterter[11]) Wagen seinerzeit die Mittel fehlen. Diese lassen sich nur solange durch Anleihen beschaffen, als genügende Zeit zu deren Tilgung noch übrig ist, während sie kurz vor Ablauf der Einbau- oder Betriebsbefristung ihren Dienst versagen, weil dann Darleiher schwerlich noch zu gewinnen sein werden.

§ 222. Die Triebkräfte.

Die Triebkraft braucht zwar erst bei Eröffnung des Betriebes und, falls mit demselben nicht auf einmal in seinem vollen geplanten Umfange, sondern stückweise je nach Fertigstellung der einzelnen Bahnnetztheile begonnen wird, zunächst nur für den ersten Bedarf

[11]) Oben § 38 I 96[1].

beschafft zu werden. Dagegen würde es verfehlt sein, bei der Gründung nur soviel Mittel für die Triebkräfte bereit zu stellen, als für den ersten Anfang genügen. Denn der Mehrbedarf ist mit Eintritt der Betriebserweiterung unentbehrlich, der entsprechende Geldaufwand also unvermeidlich. Seine Deckung aus den Betriebseinkünften durch Verwendung der Rücklagen, welche durch Abschreibungen oder Einschüsse in einen Tilgungsstock gewonnen werden, in Aussicht zu nehmen, ist sachwidrig, weil dann jene Beträge zweckwidrige Verwendung finden, und bedenklich, sobald Betriebsüberschüsse nicht ganz sicher sind. Letzterenfalls gelangt man zu schwebenden Schulden und den durch sie bereiteten Gefahren für das Unternehmen. Um dem zu entgehen, sind Triebkräfte in dem Umfange zu veranschlagen, welche bei sachgemäßer Ausnutzung des geplanten Bahnnetzes gebraucht werden würden. Der Zifferbetrag und dessen Verhältniß zu dem Bauaufwande weicht bei den verschiedenen Unternehmungen nach dem örtlichen Verkehre sehr[1]) ab.

Mittel zur Beschaffung der Triebkräfte werden entbehrlich, wenn entweder an Verpachtung der Anlage zum Betriebe an einen Dritten[2]) oder an miethsweise Beschaffung der Triebkräfte gedacht wird[3]). Das erstere bringt jedoch den Anlagebesitzer in die Zwangslage, bei Auswahl des Pächters auf den kleineren Kreis vermögender Personen beschränkt zu sein und deshalb auf geringeren Pachtzins sowie ungünstigere Pachtbedingungen einzugehen; das letztere wird leicht dadurch verhängnißvoll, daß mit der steigenden Nothlage nach vermehrter Triebkraft der Vermiether deren Abgabepreis erhöht und dadurch dem Unternehmer die Betriebsführung vertheuert, ganz abgesehen davon, daß jede Betriebserweiterung von der Willfährigkeit des Vermiethers abhängt, weitere Miethsgegenstände herzuhalten. Mithin wird die Selbstbeschaffung sogar dann

---

[1]) Oben § 212 II 263.

[2]) Wie dies z. B. die Kontinental-Pferdebahn-Gesellschaft mit ihren Linien in Dresden und Hannover gethan hat, für die sie 1891 an Bahngeld 141 233 Mk. bezog, und die Stadtgemeinden in Düsseldorf, Halle und Köpenick mit ihrem Bahnnetze thun.

[3]) Miethsweise sollten nur für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse vorübergehend gebrauchte Triebkräfte gewonnen werden.

zu empfehlen sein, wenn an Verpachtung des Schienenweges gedacht wird.

Die Höhe der Betriebskosten d. h. desjenigen Aufwandes, welchen die Unterhaltung der Triebkraft beansprucht, damit ihre Leistungen dem Betriebe zugute kommen, bestimmt das Ergebniß des Betriebes, indem das Verhältniß zwischen Ausgabe und Einnahme davon abhängt. Man ist deshalb leicht geneigt, diejenige Triebkraft für die vortheilhafteste zu bezeichnen, welche den geringsten Unterhaltungsaufwand verursacht. Dies ist indeß nur bedingt richtig. Verlangt nämlich das Verwerthen einer Triebkraft einen Mehraufwand für den Schienenweg, ist ihr Anschaffungspreis höher, wird durch sie der Bahnkörper mehr abgenutzt, oder nutzt sie sich selbst im Gebrauche so stark ab, daß ihre baldige Erneuerung nothwendig wird, so müssen alle derartigen mittelbaren Nachtheile aus ihrer Verwendung mit eingerechnet werden, wenn die verschiedenen verfügbaren Kräfte nach Leistungsfähigkeit und Kosten gegeneinander abgewogen werden sollen. Deshalb ist für die Höhe der Anlagekosten und der zu beschaffenden Mittel keineswegs unerheblich, welche Triebkraft zur Verwendung kommen soll. Soweit hiervon der Bauaufwand abhängt, ist auf den Preisunterschied des Bahnbaues und der Bahnhöfe bereits aufmerksam gemacht.

Mithin handelt es sich jetzt noch darum, welcher Geldaufwand zur Beschaffung der Triebkraft, an deren Verwendung der Unternehmer denkt, in den Voranschlag einzusetzen ist oder umgekehrt, welche Triebkraft der Gründer in Aussicht nehmen soll, wenn er für die Bahnanlage Genehmigung nachsucht. Zur Zeit sind im Straßenbahnbetriebe Pferdekraft, Dampfkraft, Elektrizität, Preßluft, Kabel gebräuchlich. Daneben wird neuerdings der Verwendung von Petroleum- oder Gaskraftmaschinen das Wort geredet. Damit ist der Anschaffungspreis der verschiedenen Triebkräfte zu beleuchten. Dies wird am zweckmäßigsten in getrennter Darstellung geschehen.

---

[4]) v. Gotkowski: Die Mechanik des Zugverkehrs auf Eisenbahnen (Wien 1891).

§ 223. Die Beschaffung der Zugthiere.

Im Straßenbahnwesen hat der Pferdebetrieb die größte Ausdehnung gewonnen. Selbst in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika hat die Elektrizität ihn nicht zu verdrängen vermocht, indem noch immer 9140 Kilometer[1]) durch 589 Unternehmer mit Pferden oder Mauleseln betrieben werden. Mehr als $^5/_6$ aller Straßenbahnen der Welt bedienen sich der Pferdekraft[2]). Für absehbare Zeit wird sie den Vorrang weiter behaupten[3]).

Maulesel werden überwiegend nur in Süd-Amerika für den Straßenbahndienst verwerthet[4]), während darüber hinaus auf ihre Zulassung als Zugkraft um so weniger zu rechnen ist, als deren Heimathländer nicht einmal darauf verfallen sind. Mithin werden nur die Pferdebeschaffungen[5]) und die dabei maßgebenden wirthschaftlichen Erwägungen eingehender zu besprechen sein.

Der Ankauf sehr junger Pferde hat sich nirgends bewährt. Insbesondere verlangen die Anstrengungen, welche das Anziehen erfordert, und der Druck, welchen beim plötzlichen Anbremsen das laufende Pferd durch das Geschirr gegen die Brust erfährt, eine feste Knochenbildung, die bei jungen Pferden vielfach noch vermißt wird. Deshalb wird überwiegend das vollendete sechste Lebensjahr als Voraussetzung zur Verwendbarkeit von Pferden im Bahndienste verlangt.

Nicht ohne Einfluß für die Auswahl unter den verfügbaren

---

[1]) Nach Railway News, welche dabei das Bahnnetz auf 14 190 km beziffert, sodaß 64,7% auf thierischen Betrieb entfallen würden, abweichend Street Railway Journal, welches die Länge der durch Thiere betriebenen Bahnen auf nur 7756 km = 53,4% des angeblich 17 732 km betragenden Bahnnetzes angiebt. Die ersteren Ziffern erscheinen zuverlässiger. Denn die Angaben des Street Railway Journal, daß auf Dampfbetrieb 4086 (gegen 886) km, auf Kabelbetrieb 1063 (gegen 842) km, auf elektrischen 4827 (gegen 3238) km entfallen, ist hinsichtlich des Dampfbetriebes jedenfalls außerordentlich übertrieben. Vergl. Ztschr. f. Transportw. VIII 453.

[2]) Meine Uebersicht in Röll's Encyklopädie unter »Pferdebahnen«.

[3]) Unten § 225[2], [5], II 295, 296.

[4]) 1889 belief sich ihre Zahl auf 17 532; K. Hilse: UnfallsgG § 9 S. 25.

[5]) 1889 betrug der Bestand wenigstens 159 297 Pferde nach UnfallsgG § 9 S. 24 mit Schutzbedürfniß § 29 S. 100.

Racen sind die geplante Betriebsweise, sowie die Krümmungs- und Neigungsverhältnisse der Bahn. Der Einspänner-Betrieb erfordert stärkere und kräftigere Pferde wie der zweispännige, und bei letzterem wieder dieser mit Decksitz- kräftigere als der mit Metropolitan-Wagen. Nun stehen kräftige Pferde höher[6]) im Preise als schwächere, sodaß die gleiche Zahl jener mehr wie dieser kostet. Gleichwohl darf man sich durch falsche Sparsamkeitsrücksichten nicht bestimmen lassen, zu schwache Pferde zu wählen, weil solche sich schnell abnutzen und baldige Neuanschaffung nöthig machen würden. Bei starken Steigungen der Bahn kann durch Vorspann abgeholfen werden, sodaß dieserhalb nicht nothwendig auf der ganzen Linie eine so starke Zugkraft zu laufen braucht, wie zur Ueberwindung der steilen Stellen gebraucht wird.

Der Untergrund und das Pflaster äußern sich für Hufe und Beine verschieden. Weichhufige Pferde mit zartem Knochenbau werden leicht den Anschein des Verbrauchtseins erwecken, während sie durchaus verwendbar sind. Wo die Polizei das Recht beansprucht, nach freiem Ermessen Pferde wegen Untauglichkeit vom Bahndienste dauernd auszuschließen[7]), werden zierliche nicht erst einzustellen sein, weil sie, wenn auch grundlos, diesem Schicksale schnell verfallen würden.

Die Versuche, unter den verschiedenen verfügbaren Racen des In- und Auslandes diejenige zu ermitteln, welche die bedingungslos beste sei, sind bisher nirgends abgeschlossen.[8]) Jedenfalls verdient die inländische Zucht bei gleicher Güte den Vorzug vor der ausländischen, weil letztere erst an die klimatischen und Futterverhältnisse zu gewöhnen ist, was nicht immer zu gelingen braucht. Der niedrigere Preis, welchen ausländische Pferde in ihrem Heimathlande gelten, erhöht sich beim Bezuge durch die Fracht und Steuer.

---

[6]) **Bei der Wiener Tramway standen 1890 509 Einspännerpferde mit 134 799 Fl., 1927 Zweispännerpferde nur mit 381 997 Fl., bei der Neuen Wiener 103 Einspänner mit 24 539 Fl., 388 Zweispänner mit 67 491 Fl. zu Buche.**

[7]) Oben § 39 I 96 [1].

[8]) **Bei der Großen Berliner sind von 11 648 Pferden noch 5075 = 43,6% vorhanden, nämlich von 2201 Normannen noch 1413 = 64,2%, von 3213 Preußen noch 1604 = 49,9%, von 587 Ungarn noch 279 = 47,5%, dagegen von 5525 Dänen bloß 1765 = 31,9% und von 122 Russen nur 14 = 11,4%.**

Dazu tritt, daß die Gefahren der Ueberführung von dem Erwerber zu tragen sind und etwaige verborgene Krankheiten des einen oder anderen Pferdes leicht den ganzen Bestand verseuchen. Die Rückgabe ist wegen Kosten und Umständlichkeiten der Rückfracht selbst dann unthunlich, wenn die Gewährleistung für Mängel in beiden Ländern die gleiche wäre. Deshalb ist wirthschaftlich richtiger, im Inlande fremde Pferde zu kaufen, als unmittelbar aus deren Heimathlande solche zu beziehen.

Die Preise desselben Schlages, Alters und äußerer Erscheinung weichen in den verschiedenen Ländern von einander ab. Der Buchwerth, mit welchem der Pferdebestand eingesetzt wird, gestattet keinen sicheren Rückschluß auf den Erwerbspreis. Daß keine geringfügigen Beträge zur Beschaffung des Pferdeparkes ausreichen, veranschaulicht die bereits gegebene[9]) Uebersicht. Man hat im Voranschlage zu erwägen, mit welcher Zügezahl man auszukommen glaubt und ob man ein- oder zweispännig zu betreiben gedenkt. Bei 16stündigem Betriebe sind 9 Pferde für den Zweispänner, fünf für den Einspänner zu rechnen, um nicht etwa durch unvermeidliche Erkrankungen an einer sachgemäßen Betriebsführung behindert zu sein[10]). Die so ermittelte Zahl wird natürlich in Ländern mit starker Pferdezucht geringeren Aufwand beanspruchen, wie in solchen, wo die Zucht geeigneter Pferde fehlt. Daß der Erwerb der besten Gattung sich durch längere Verwendungszeit reichlich bezahlt macht, beweisen die Beobachtungen über den Abnutzungsgrad der einzelnen Bezugsjahre, welche einige[11]) Betriebe veröffentlicht haben.

§ 224. Dampfmaschinen.

In Städten wird der Betrieb durch Dampfmaschinen wegen der allgemeinen Belästigung durch den entströmenden Rauch, das lärmende Geräusch und der bei großer Fahrgeschwindigkeit vor-

---

[9]) Oben § 212 II 263.

[10]) v. Lindheim kommt bei gemischtem Betriebe auf $6^1/_2$ Pferd für den Tag, bleibt jedoch die Verhältnißziffer schuldig, in welcher die Einspänner zu den Zweispännern gestanden haben.

[11]) z. B. Aachen, Berlin, Wien. Näheres im zweiten Abschnitte unter III.

handenen Ueberfahrensgefahr behördlicherseits bald gänzlich verboten, bald nur unter der Beschränkung gestattet, daß die Polizei jederzeit den Uebergang zu einer anderen Triebkraft fordern dürfe. Dies birgt die Gefahr, unfreiwillig die Betriebsmaschinen unterwerthig veräußern und dafür neue Triebkräfte erwerben zu müssen, für die vielleicht wesentliche Aenderungen des Unterbaues und der Bahnhöfe nöthig werden. Ueberdies fällt der Nutzen der Dampfkraft vor der Pferdekraft weg, sobald unthunlich ist, lange Züge zu bilden und schnell zu fahren, um wirksamer den Massenverkehr überwältigen zu können. Wo also der Verkehr eine schnelle Zugfolge erfordert und der regelmäßige Andrang nur so schwach ist, um kaum einen Wagen zu füllen, verfehlt Dampfbetrieb seinen Zweck, weil seine Vorzüge (lange Züge und große Fahrgeschwindigkeit) nicht zur Geltung kommen. Dabei erheischt die zur Nutzlast unverhältnißmäßige Schwere der Lokomotiven einen festeren und deshalb kostspieligeren Unterbau.

Aus diesen Umständen werden Dampfstraßenbahnen nur selten und auf solchen Strecken angetroffen, die überwiegend außerhalb der Ortschaften liegen, während sie im Straßengewühle fehlen[1]). Bisweilen sind die Betriebsunternehmer zur Ersparung der Betriebskosten im Winter freiwillig zum Pferdebetrieb übergegangen[2]). In derartigen Fällen machen sich die hohen Anlagekosten des Unter-

---

[1]) In Berlin sind die verschiedenen Versuche schnell fallen gelassen. Ueber die Ausdehnung des Dampfbetriebes in Deutschland s. Schutzbedürfniß § 27 S. 95, in der Welt UnfallsgG § 9 S. 24; nach Railways News giebt es in Nord-Amerika nebst Canada nur 73 Dampfbahnen auf 886 km mit 7300000 Doll. Anlagekosten, während nach Street Railway Journal die Dampfbetriebe bei 4086 km = 23,3 % der nordamerikanischen Straßenbahnen ausmachen; Frankreich hat Dampfbetrieb auf 695 km für 54562954 Fr. Herstellungskosten (Ztschr. f. Transportw. IX 202); über England a. a. O. IX 123; in Italien werden 112 Linien auf 2282 km Länge durch Dampfkraft betrieben, von denen 139 km auf Staats-, 1591 km auf Departements-, 270 km auf Gemeindestraßen liegen und 282 km einen eigenen Bahnkörper besitzen. Nur wenige Städte haben im Inneren einen Maschinenbetrieb zugelassen, welcher erst am Stadtgürtel beginnt und von da ab den Verkehr zwischen dem Stadtbezirke und anderen Orten vermittelt (a. a. O. IX 18); außerdem v. Lindheim 18. 19; Ztschr. f. Transportw. VII 35, 162, 171.

[2]) Z. B. Berliner Dampfstraßenbahn; in Wiesbaden verlangt die Behörde die Umwandlung zum elektrischen Betriebe und schwebt dieserhalb ein schiedsgerichtliches Verfahren.

baues nicht bezahlt; deshalb ist die Einrichtung für den Dampfbetrieb nur für weite Strecken zu empfehlen, auf denen Personen und Güter[3]) befördert werden, oder auf einen genügend starken Personenandrang zu rechnen ist.

Zur Ausrüstung genügen zwar weniger Maschinen wie Zugthiere, deren einzelne jedoch weit höhere Anschaffungskosten beansprucht, sodaß der Kostenaufwand zur Ausrüstung einer Linie mit Dampfmaschinen höher als mit Pferden zu stehen kommt[4]). Die Maschine ist bald im Wagen angebracht, bald bildet sie ein besonderes Fahrzeug. Welches System[5]) zu wählen sei, ist bisher noch unentschieden. Hierbei fallen nicht bloß die ersten Anschaffungskosten in Betracht, sondern sind daneben der Abnutzungsgrad und das Feuerungsmaterial mit zu veranschlagen, indem zur Vermeidung des Rauches[6]) die besten und deshalb theuersten Kohlen nöthig sind.

§ 225. Elektrische Bahnen.

Die vielverbreitete Ansicht[1]), daß auf dem Gebiete des Straßenbahnwesens den elektrischen Betrieben die Zukunft gehöre, ist nicht ohne Mißtrauen[2]) aufzunehmen, da sie mehr auf die Hoffnungen der

---

[3]) In Frankreich 21 auf 510 km, während 4 zu 44 km nur Personen befördern. Außerdem besteht ein gemischter Drahtseilbetrieb (Thonon à Rives-sous-Thonon), 2 Preßluftbetriebe zu Nantes und Vincennes, 1 elektrischer in Montferrand à Rogat.

[4]) 29 Lokomotiven der Neuen Wiener Tramway standen 1891 mit 202 615 Fl. zu Buche, 446 Pferde nur zu 76 492 Fl.

[5]) Kraus, Rowan, Winterthur, Pronty (Ztschr. f. Transportw. IX 43).

[6]) Die Cario-Feuerung mit rauchfreier Verbrennung in Ztschr. f. Transportw. IX 313, 328.

[1]) Sprague: Die Anwendung der Elektrizität für den Betrieb von Eisenbahnen (Ztschr. f. Transportw. VII 146); Bailey in Chicago a. a. O. VIII 25, 44; Pope: historisches, statistisches und technisches über elektrische Eisenbahnen a. a. O. VIII 180, 196, 214, 223, 236; Koestler: Die Bedeutung elektrischer Eisenbahnen als Verkehrsmittel in großen Städten a. a. O. VIII 260, 273, 283, 296; Beckley: Elektrische Betriebskraft für Straßenbahnen, a. a. O. VIII 412, 424; Sprague: Die Entwickelung der elektrischen Eisenbahnen IX 345 ff.; Wiman in Street Railway Gazette 1892 Nr. 1; Hunt: Ueber den gegenwärtigen Stand der elektrischen Eisenbahnen a. a. O. IX 155; Spängler: Elektrische Eisenbahnen; v. Lindheim 19—22.

[2]) K. Hilse: Wird der Pferdebahnbetrieb wirklich bald durch elektrischen verdrängt sein, Ztschr. f. Transportw. VII 181; Koestler; Zukunft der Wiener Pferdebahnen a. a. O. VIII 436, 448, 469; dagegen Wetzler a. a. O. VIII 288.

Erfinder, als auf Erfahrungen durch längeren Gebrauch gestützt[3]) ist. Als Vorzüge rühmt man ihnen nach, daß der Betrieb sich ohne jedes Geräusch vollzieht, durch Wegfall der Pferde den Straßenverkehr minder beeinträchtige und die Sauberkeit der Straßen erhöhe, die größere Fahrgeschwindigkeit, schnelleres Anfahren, wirksameres plötzliches Bremsen ermögliche und die vollkommenste Ausnutzung gestatte. Nebenbei wird auf die Entbehrlichkeit von Stallungen und Futterspeichern hingewiesen, sodaß der Grundbesitz weniger umfangreich zu sein brauche.

Von anderer Seite wird geltend gemacht, daß Pferde vor elektrischen Wagen leicht scheuen, die Entgleisung den Verkehr länger unterbreche, bei Wahl der überirdischen Stromzuführung durch die aufzustellenden Träger die Straßen verunstaltet, bei unterirdischer Stromzuführung der übrige Verkehr gefährdet werde, indem Menschen, Thiere und die Räder von Fahrzeugen in den Schlitzen hängen bleiben können, daß endlich das Reißen und Herabfallen von Leitungsdrähten bereits Menschenleben gefordert und Feuersbrünste erzeugt haben.

Jedenfalls bestehen zur Zeit gegen die Zulassung elektrischer Straßenbahnbetriebe vielfach noch sehr gewichtige Bedenken der Behörden nicht bloß in europäischen Staaten, sondern selbst noch in New-York, hegen überdies sehr viele Bahnverwaltungen noch Zweifel an den wirthschaftlichen Vortheilen der Umwandlung ihrer bewährten Betriebsweise durch Uebergang zum elektrischen Betrieb, herrscht endlich noch Streit, welches System[4]) der Kraftübertragung das empfehlenswertheste sei, sodaß für absehbare Zeit die eingeführten Triebkräfte ihre Stellung noch behaupten werden[5]).

Die Anlagekosten weichen für die verschiedenen elektrischen Betriebsweisen erheblich ab. Die bisher veröffentlichten Ziffern gewähren um deshalb noch keinen genügenden Anhalt zum Finden

---

[3]) Wie unzuverlässig die bezüglichen Mittheilungen über Nord-Amerika sind, beweist der Umstand, daß Sprague die Zahl der dortigen elektrischen Bahnen auf 450 zu 4800 km mit nahezu 6000 Wagen und über 10000 Motoren bei 75000000 Doll. Grundkapital beziffert, während nach Railways News nur 49200000 Doll. für elektrische Betriebe angelegt sind.

[4]) Ztschr. f. Transportw. VII 113, 432, VIII 67, 197, 364, 400, IX 235.

[5]) Hinsichtlich der Pferdetriebkraft: Schutzbedürfniß § 29 S. 98.

der richtigen Kostensumme, weil Angaben über den Sorgfältigkeitsgrad der Ausführung fehlen, der indeß für die Bestandsfähigkeit, die Abnutzung und die Erneuerungsnothwendigkeit des Bahnbaues, der Maschinen und Ausrüstungsgegenstände von Einfluß ist. Es sind die Kraftübertragung durch unterirdische, durch überirdische Leitung und durch Kraftsammler (Akkumulatoren) auseinanderzuhalten.

I. Unterirdische Stromleitung ist in Budapest[6]) zur Ausführung gelangt. Sie vertheuert die Herstellung des Unterbaues durch Anlage der Kanäle, in welchen die Stromleitung zu liegen kommt. Die Witterungsverhältnisse werden hier insofern nicht ohne jeden Einfluß sein, weil durch den unentbehrlichen Schlitz behufs Verbindung des Fahrzeuges mit dem Leitungsdrahte, Schnee und Unrath in die Kanäle eingeführt werden können, wodurch Betriebsstörungen jedenfalls wenigstens nicht gänzlich ausgeschlossen[7]) sind. Die Herstellungskosten sind für die einzelnen Bedarfsgegenstände und nach ihrem Entstehungsgrunde nicht derart auseinander gehalten, um einen sicheren Anhaltspunkt zu geben, wieviel unter veränderten oder gleichen Verhältnissen die Erhöhung des Bauaufwandes und die Beschaffung der für die Krafterzeugung bezw. Kraftübertragung nöthigen Maschinen, Bauwerke und Ausrüstungsgegenstände kosten werden.

II. Ueberirdische Leitungen[8]) erfordern außer den für die Krafterzeugung bezw. -Uebertragung unentbehrlichen Maschinen und Maschinenhäusern noch die Aufstellung von Trägern, an welchen die Leitungsdrähte befestigt werden, wofern das Anbringen der Drähte an den Häusern auf Widerspruch stößt, zu dem deren Eigenthümer zweifellos überall berechtigt sind. Wird für diese Träger zur Vermeidung einer Verunstaltung der Straßen eine Ausführung in zierlicher Form aus gutem Rohstoffe verlangt, so ist der Aufwand hierfür größer als bei dem Verzichte auf eine derartige stylvolle Gestaltung. Unbedingt werden die Behörden ohne Verstoß gegen ihre Pflicht, nur solche Anstalten zu gestatten, bei denen jede Ge-

[6]) Ztschr. f. Transportw. VIII 68, IX 202, 282.

[7]) Bei den Schneefällen im Dezember 1892 und Januar 1893 wurde der Betrieb unterbrochen.

[8]) Solche giebt es z. B. in Bremen, Gera, Halle, Offenbach.

fahr größtmöglichst ausgeschlossen ist, nur die allerbeste Konstruktion, d. h. nur eine solche für zulässig erklären dürfen, bei welchen der Kontaktdraht von ausreichender Festigkeit ist, während die Hauptleiter und die Stromzuführer in geeigneten Kanälen oder Röhren unterirdisch anzubringen sind, indem dann oberirdisch nur eine Leitung verbleibt, die ausreichende Festigkeit besitzt, weil sie nur für den geringsten Theil der Arbeit bestimmt ist. Durch den unterirdisch zu verlegenden Theil der Anlage steigen die Bahnbaukosten, durch ihre etwaige Umlegung oder Ausbesserung der Aufwand und die Störung der Arbeiten im Straßenkörper. Auf Rechnung der zu beschaffenden Triebkraft fallen dann immer noch die Aufwendungen für den überirdischen Theil, die Krafterzeugungs-Anlagen und Maschinen, die Ausrüstungen an den Fahrzeugen. Liegen zwar Ziffern über die Anlagekosten verschiedener europäischer[9]) und außereuropäischer Bahnen vor, so ist ihre Verwerthung zur Unterlage für sichere Voranschläge um deshalb ausgeschlossen, weil die näheren Einzelheiten, aus denen die Summen sich zusammensetzen und verursacht wurden, nicht angegeben sind. Jedenfalls wird man gut thun, über die von den Elektrotechnikern gegebenen Kostensätze hinauszugehen, um nicht unausreichende Mittel zu veranschlagen und dadurch in Verlegenheit zu kommen.

Ueber die Vorzüge der verschiedenen überirdischen Leitungssysteme nach Bestandsfähigkeit, Kostenaufwand, Leistungskraft, Zuverlässigkeit und Unschädlichkeit sind die Versuche bisher nicht abgeschlossen.

III. Der Betrieb durch Kraftsammler, welche nach verschiedenen Systemen bald in oder unter dem Wagen anzubringen[10]) sind, bald besondere Fahrzeuge[11]) bilden und auf abweichende Weise die Kraftübertragung auf die Räder bewirken, sind überwiegend mißglückt[12]) und jedenfalls in Belgien, Deutschland[13])

---

[9]) Aus Deutschland zuverlässig nur aus Offenbach.

[10]) Ztschr. f. Transportw. VI 2, 267, 408, VII 37, 265, 295, VIII 108, 261, IX 42, 43.

[11]) Ztschr. f. Transportw. VIII 364.

[12]) Soweit das Scheitern auf die zu große Schwere der Kraftsammler zurückzuführen ist, scheint durch Verwendung des Aluminiums Abhülfe möglich. Wenigstens soll ein solcher Versuch in Köln gelungen sein; der Motor war hier unsichtbar zwischen den Vorder- und Hinterrädern angebracht, die Be-

und anderen europäischen Staaten nach kurzer Zeit als durchaus ungeeignet zur Aufrechterhaltung eines ordnungsgemäßen Betriebes wieder fallen gelassen worden. Wenn aus Amerika Berichte über günstige Ergebnisse gleichartiger Versuche vorliegen, so verdienen solche keineswegs unbedingten Glauben, zumal ausnahmslos die Zeitangabe fehlt, wie lange der Versuch schon gemacht ist, welche Ansprüche an den dortigen Betrieb gestellt wurden, unter welchen Umständen er vielleicht schon versagt hatte. Ohne ausschließen zu wollen, daß für den Gebrauch zuverlässige Kraftsammler noch erfunden und erprobt werden können, wird zur Zeit nicht zu rathen sein, den Kostenaufwand zur Ausrüstung eines Unternehmens ausschließlich mit elektrischen Kraftsammlern zu wagen[14]).

§ 226. Kabel- oder Seilbetriebe.

Man kennt solche[1]) nicht bloß bei Bergbahnen, sondern auch im Straßenbahnwesen der Ebenen. Hier nehmen sie allerdings nach Zahl und Ausdehnung die unterste Stellung[2]) unter den gebräuchlichen Betriebsarten ein; dabei ist kaum zu erwarten, daß dies Verhältniß sich wesentlich ändern wird.

I. Für den Bergbahnbetrieb wird dabei überwiegend als Triebkraft das Eigengewicht der abwärts rollenden Wagen zum Herauf-

---

wegung wurde geräusch- und gefahrlos durch eine zwischen Vorder- und Hinterrädern laufende Kette bewirkt, die Steuerung konnte vollkommen sicher von der Hinter- und Vorderplatte erfolgen (Ztschr. f. Transportw. IX 435).

[13]) In jüngster Zeit wieder in Stuttgart.

[14]) Ueber die Betriebskosten elektrischer Bahnen, s. Ztschr. f. Transportw. VIII 136; über ihr Verhältniß gegenüber Pferdebahnen, ebenda VIII 43, 213, 224, 450, IX 124, 417, 490.

[1]) E. A. Ziffer: Straßenbahnen mit Seilbetrieb (Ztschr. f. Transportw. IX 329 ff., 347 ff., 361 ff.); Bau- und Betriebsverhältnisse der Belleville Straßenseilbahn in Paris und der Northern-Straßenseilbahn in Edinburgh (a. a. O. 457 ff., 492 ff.). Ueber Kabelbahnen ebenda IX 392 ff.; über Taubahnen a. a. O. VII 28, 403; außerdem v. Lindheim 22.

[2]) Nach der Street Railway Journal in Nord-Amerika 6 % bei 1063 km; nach Railways news 49 Betriebe mit 920 km für 49 000 000 Doll. Aufwand; in Europa, Großbrittanien und Irland (Birmingham, Edinburgh, London), Frankreich (Paris), Portugal (Bragga, Lissabon), Türkei (Konstantinopel); außerdem Australien (Neu-Seeland, Melbourne, Sidney), in Asien (Hongkong). Vergl. § 224 II 295[5].

ziehen verwendet, sodaß gleichzeitig zwei nebeneinander in entgegengesetzter Richtung abgelassen werden. Zur Herstellung des Gleichgewichtes der Lasten werden bald Wasser[3]), bald feste Gegenstände benutzt; vereinzelt sind daneben rollende durch Maschinenkraft bewegte Seile in Gebrauch[4]). Hier hat man es ausnahmslos mit zwei nebeneinander liegenden Gleisen zu thun; an den beiderseitigen Enden eines zwischen ihnen laufenden Taues werden die zu bewegenden Wagen befestigt. Die Herstellungs- und Ausrüstungskosten weichen je nach den Schwierigkeiten, welche die örtlichen Zustände bieten, für die einzelnen Bahnen sehr von einander ab[5]), gleiches gilt von dem Abnutzungsgrade. Gleichwohl wird trotz der Kostenhöhe vielfach kaum eine andere Triebform verwendbar sein, da sie bei Steigung von 1 zu 3 noch zulässig ist.

II. In der Ebene ist sie nur vortheilhaft, wo erhebliche Steigungen zu überwinden sind, also bei sehr bergigem und wellenförmigem Untergrunde, auf welchem anderweite Triebkräfte gleich vollkommen die Schwierigkeiten nicht mehr überwinden; auch hier stellen sich die Kosten sehr verschieden[6]). Man bezeichnet als die hauptsächlichsten Vortheile des Seilbetriebes seine beträchtliche Leistungsfähigkeit bei sparsamer Arbeit, die leichte Ueberwindung stärkster Steigungen (1 zu 3) und scharfer Krümmungen, ruhige Gangart und sicheres, plötzliches Anhalten der Wagen, die Erzielung größter Geschwindigkeit bei leichtem Wechsel im Geschwindigkeitsgrade, schnelle Ueberwältigung eines Massenandranges, Vermeidung von Geräusch, Rauch und Schmutz, unbeschränkte Verwendbarkeit bei jederlei Witterung und selbst bei hohem Schnee, endlich die vollkommenste Gefahrlosigkeit für den sonstigen Straßenverkehr.

---

[3]) v. Lindheim 118 für die Schweiz; z. B. Mahlberg- und Nerobergbahn in Deutschland; Bahn zwischen Pest und Ofen in Ungarn.

[4]) z. B. bei der Drahtseilbahn auf den Bürgenstock und auf den St. Salvatore, für welche elektrische Maschinen aufgestellt sind. (Ztschr. f. Transportw. VIII 141, IX 366).

[5]) v. Lindheim 119 zwischen 453 172 Frcs. und 1 388 888 Frcs. für einen Kilometer.

[6]) In Los Angelos betrug der Kostenaufwand z. B. 39 375 £ = 797 500 Mk. für den Kilometer, während er durchschnittlich in Amerika nur 53 260 Doll. = 226 455 Mk. beträgt. Die Bellevilleseilbahn hat 1 312 496 Frcs. = 1 049 996 Mk., die Northernseilbahn 57 230 £ = 1 144 600 Mk. gekostet (Ztschr. f. Transportw. IX 472, 474).

Demgegenüber stehen die unverhältnißmäßig höheren Ausrüstungskosten, wie bei Wahl jeder anderen Triebkraft, übermäßige Vermehrung des auf der Straßenoberfläche liegenden Eisenmaterials, größere Unfallsgefahr einerseits durch den Schlitz für den Greifer, andererseits durch den Betrieb, leichteren Eintritt und längere Andauer von Verkehrsstörungen durch Betriebsereignisse (wie Beschädigung der Greifer, Maschinen, Seile) oder nothwendige Ausbesserungsarbeiten an den Rohrsträngen.

Seilbahnen können ebensogut eingleisig wie zweigleisig hergestellt werden, doch müssen erstere Ausweichestellen[7]) erhalten und sind für Schnellverkehr nicht ausreichend. Das Gleis braucht von dem gemeinüblichen Langschwellen-Oberbau mit Querverbindung nur dadurch abzuweichen, daß zwischen den Schienensträngen jedes Gleises ein mit Profileisen gesäumter schmaler Schlitz für die Greifer hinläuft. Die Fortschaffung der Fahrzeuge geschieht mittelst eines in einem kleinen Kanale oder in einem Rohre unter der Straßenoberfläche auf Rollen geführten bezw. unterstützten, fortwährend in Bewegung befindlichen endlosen Stahldrahtseiles, an welches die Wagen mittelst einer Klemmvorrichtung (Greifer, Gripz) angekoppelt werden. Den Antrieb erhält das Seil durch eine Dampfmaschine, die ähnlich den Fördermaschinen auf Bergwerken gebaut ist. Der Aufwand für die Kanäle oder Röhren erhöht die Kosten des Schienenweges und stellt sich je nach der besseren oder geringeren Ausführungsart verschieden. Die klimatischen Verhältnisse sind dabei nicht nebensächlich, indem in Gegenden, welche starkem Froste und Schneefalle ausgesetzt sind, eine größere Tiefe der Kanäle gehört und Vorrichtungen zur Deckung des Schlitzes unerläßlich sind.

Zur Berechnung der Mittel, welche für die Triebkraft gebraucht werden, sind in Ansatz zu bringen der Preis für das zu beschaffende Kabel, dessen Länge nicht über 7,6 bei starken Steigungen und starken Krümmungen betragen darf, für die Trag- und Führungsrollen, für Seiltrommeln oder Seilscheiben, für die Greif-

---

[7]) Ueber ihre Ausführung bei der Bürgenstockseilbahn s. Ztschr. f. Transportw. VIII 141; bei Bergseilbahnen wird überdies als zweckmäßige Schutzmaßregel noch das Zahnradsystem verbunden.

vorrichtungen, für das Maschinenhaus, die Spannvorrichtung und die Nutzbarmachung der Maschinenkraft. Naturgemäß übt die Güte, in welcher die Beschaffung erfolgt, keinen nebensächlichen Einfluß auf die Aufwandshöhe, welche indeß ausnahmslos diese aller sonstigen Triebkräfte für ein gleich langes Bahnnetz erheblich übersteigt, ohne daß beim Mangel zuverlässiger Nachrichten eine genaue Bezifferung erfolgen kann.

Ob Seilbetrieb im Einzelfalle zweckmäßig ist, wird wesentlich von der Masse des Verkehres und der muthmaßlichen Abnutzung der Triebmittel an Seilen[8]) und Greifern[9]) abhängen. Bedürfen diese einer häufigen Ergänzung oder sind Kanäle bezw. Röhren oft auszubessern, so werden die dafür dem Betriebe zu entnehmenden Mittel dessen Ergebniß leicht ungünstig beeinflussen.

Ein Mehraufwand für die Wagenbeschaffung gegenüber sonstigen Betriebsweisen hängt davon ab, ob besondere Leit- oder Greiferwagen angeschafft oder die Greifervorrichtungen an Personenwagen angebracht werden. Das erstere ist nur zweckmäßig, wenn Züge aus mehreren angehängten Wagen nöthig sind, sodaß meist das letztere genügen wird, zumal auch hier meist noch zwei Wagen angehängt werden können. Die anzuhängenden Wagen bedürfen keiner abweichenden Bauart gegenüber Pferdebahnwagen[10]).

§ 227. Preßluftbetriebe.

Preßluft hat als Triebkraft bisher nur selten[1]) Verwendung gefunden. Von den verschiedenen Systemen wird das Mekarski'sche für das bewährteste gehalten[2]), während ein neueres von Hughes

---

[8]) Die Dauer beträgt durchschnittlich 14 Monate und schwankt zwischen 9 bis 18 Monaten. Die Dauerhaftigkeit kann durch einen Ueberzug von Pflanzentheer und Leinöl erhöht werden, während die Anwendung mineralischer oder animalischer Oele schadet.

[9]) Ihre Dauer beträgt 50 Tage bei 4032 km Lauflänge.

[10]) Oben § 221 II 285.

[1]) Frankreich in Nantes, Paris, Rouen, Vincennes; Großbrittannien in Birmingham, Chester; Schweiz in Bern.

[2]) Ztschr. f. Transportw. VIII 6, 18, 144, 298, IX 234, 280; in Bern werden die Anlagekosten der Bahn auf 410000 Fr., der km auf 137000 Fr. beziffert; Straßenbahn V 543.

und Lancaster[3]) zwar zweimal versucht, dagegen noch nicht im Gebrauche erprobt ist[4]). Ein besonderes Gleis oder oberirdisches Gestänge ist für diese Zugkraft nicht erforderlich. Auch können die üblichen Formen und Bauarten der Wagen beibehalten werden, indem der Motor entweder ein besonderes Fahrzeug bildet oder unterhalb des Wagens angebracht wird. Die Aufwendungen zur Beschaffung der Triebkraft beschränken sich danach auf den Preis, welchen die Ausstattung des Wagens mit dem Motor und die erforderlichen Maschinen zur Herstellung der gepreßten Luft bezw. zum Laden des Motors kosten.

Die Anlagekosten der verschiedenen Theile eines Mekarski-Trambahnwagen, welcher für 38 Personen Plätze enthält, werden auf 54 750 Fr. bei einem Leergewichte von 7500 kg und einer Nutzlast von 40 Personen beziffert. Die Luftbehälter bestehen aus 12 mm starkem Stahlbleche, sind parallel zu den Axen der Räder angeordnet und in zwei Gruppen getheilt, deren kleinere mit einem Fassungsraum von 1066 l als Reservebatterie stets unter Hochdruck gehalten werden kann, um bei besonderen Vorkommnissen und stärkerem Kräfteverbrauch Verwendung zu finden, sodaß nur die größere mit 2400 l Gesammtinhalt für den gewöhnlichen Gebrauch dient. Mit diesem Kraftaufwande werden Steigungen von 0,045 und 0,052 überwunden, ebenso Kurven von 35 m Halbmesser.

Da weder Rauch noch heiße Gase ausströmen, der Wagen fast geräuschlos fährt, eine größere Fahrgeschwindigkeit als mit Pferden zu erreichen ist, eine Explosion der Luftbehälter ungefährlich sein soll, zum Bedienen des Wagens eine einzige Person genügt, die nicht einmal besondere Fachkenntniß oder Fertigkeit zu besitzen braucht, die aufgespeicherte Kraft erforderlichenfalls sogar mehrere Personenwagen zu ziehen vermag, wird diese Zugkraft für wirthschaftlich vortheilhaft gehalten, zumal zum Laden der Behälter

---

[3]) Compressed Air Tramear, Engineering, London 1890, S. 354, 535; Low-Pusoure Air for Tramears, Engineering, London 1890, S. 333.

[4]) Ueber das pneumatische Straßenbahnsystem von Judson s. Ztschr. f. Transportw. VII 364, wonach die Anlagekosten für den Bau einer 9,6 km langen doppelgleisigen Linie einschl. eines rollenden Materials von 60 Wagen und aller nothwendigen Maschinen 79 200 Doll. gekostet haben sollen; über leichtere Kabelbahnausführungen a. a. O. VIII 85, 97, 109.

10 Sekunden, also kaum diejenige Zeit gebraucht werden soll, welche das Einsteigen einer Person gewöhnlich verursacht.

Die Zahl der für eine Betriebslinie gebrauchten Wagen richtet sich selbstredend nach Dauer der täglichen Betriebszeit, Schnelligkeit der Zugfolge und Länge der zu befahrenden Strecke. Ueber den Abnutzungsgrad der einzelnen Ausrüstungsgegenstände und Maschinen fehlen zuverlässige Ziffern.

§ 228. Gaskraftmaschinen.

Ihre Verwendung für Straßenbahnen geschah bisher nur selten und versuchsweise[1]), ist dagegen durch den Gebrauch auf ihre Bewährung noch nicht erprobt. Deshalb sind die Berichte über angestellte Versuche nicht ohne Mißtrauen zu behandeln, weil sie vielleicht mehr auf überschwenglichen Erwartungen, als auf unumstößlich wahren Thatsachen und untrüglichen Erfahrungen beruhen. Darf man ihnen indeß vertrauen, so fahren die durch Gaskraftmaschinen getriebenen Züge geräuschloser und schneller als Pferdebahnwagen, vermögen dabei mit Leichtigkeit die schärfsten Kurven und Weichen zu überwinden, halten bei starkem Schneefalle sogar die Bahn frei, verursachen beim Anhalten oder Anfahren keinerlei Ruck oder Stoß, entwickeln weder Hitze noch Dampf oder Funken, bedürfen zu ihrer Leitung keine besondere Sachkenntniß und Geschicklichkeit, sodaß sie jedermann anvertraut werden können, endlich ist ihre Fahrgeschwindigkeit rasch und zuverlässig durch Verminderung oder Erhöhung zu verändern. Wäre dies alles wahr, so würden ihre Vorzüge gegenüber den übrigen Triebkräften unverkennbar sein.

Die nach Lührig'schen[2]) Angaben gebauten Wagen fassen bei 60—70 Ctr. Gewicht etwa 30 Personen. Unterhalb, nach außen unsichtbar, sind zwei Maschinen zu je vier Pferdekraft und ein Gasbehälter zu etwa 6 kbm Fassungsgehalt angebracht. Dieser Gasvorrath ist auf 6—8 Atmosphären zu spannen. Die durch ihn

---

[1]) Straßenbahn V 333; Ztschr. f. Transportw. IX 489.

[2]) Ueber ältere Gasmotorsysteme Ztschr. f. Transportw. V 401 VIII 265, IX 234.

erzeugte Bewegungskraft soll auf 4 Stunden und 30—40 km genügen, dann aber groß genug sein, gleichzeitig mehrere zusammengekoppelte Wagen zu ziehen und jede für den Adhäsionsbetrieb zulässige Steigung zu überwinden. Zur Krafterneuerung durch Gaszuführung werden 40 Sekunden für ausreichend erklärt.

Der Herstellungspreis derartiger Gaskraftmaschinen oder mit ihnen ausgestatteter Wagen ist nirgends beziffert. Auch fehlen Nachrichten über die Dauer ihrer Gebrauchsfähigkeit und ihren Abnutzungsgrad. Da die Erfindung geschützt ist, wird man zunächst noch auf Bestellung bei dem Erfinder angewiesen sein und deshalb auf hohen Preis zu rechnen haben. Die Anschaffungskosten zur Ausstattung eines Betriebsunternehmens lassen sich deshalb nicht einmal annähernd angeben oder im Verhältniß zu diesen der nöthigen Pferdezahl für einen gleich groß geplanten Betrieb bezeichnen. Uebrigens würde bei einem Mehraufwande im Erwerbspreise der Gaskraftmaschinen gegenüber dem Pferdebestande die Ersparniß zu berücksichtigen sein, welche der Wegfall von Stallungen und Futterspeichern an Grunderwerb und Bauaufwand bietet. Nicht minder sind Maschinenanlagen für Stromerzeugung und zur Stromzuführung hier überflüssig. Obschon als weitere mittelbare Vortheile der Gasmotoren einerseits das Vermeiden der Verunreinigung der Straßen und Luft, andererseits die Vereinfachung der Beleuchtung und Heizung der Wagen gelten könnte, wird gleichwohl zur Zeit noch Vorsicht geboten sein, einen Betrieb ausschließlich auf die Verwendung von Gaskraftmaschinen einzurichten.

§ 229. Verschiedene andere Triebkräfte.

Die Schaffung einer in der Herstellung, Erhaltung und im Betriebe billigen Zugkraft, die ohne Rauchentwickelung und geräuschlos arbeitet, hat zu einer Anzahl weiterer Versuche geführt, die sich indeß im Gebrauche bisher nicht bewährt haben. Hierher gehört:

1. der 1886 in Chicago versuchte Honigmann'sche[1]) Aetznatron-Motor, dessen Anwendbarkeit die hohen Betriebskosten der

[1]) Birk: feuerlose Lokomotiven.

Heizstation, der unverhältnißmäßige Brennmaterialbedarf, die Kraftleistung, die hohen Kosten des kupfernen Natronkessels entgegenstehen:

2. der gleichfalls 1886 in New-Orleans versuchte Mahon'sche[2]) Ammoniak-Motor. Es handelt sich hier um eine Trambahn, deren Kraft in einem Fahrzeuge durch aufgespeichertes flüssiges Ammoniak erzeugt wird. Damals wurde das Gas in eisernen Behältern unter dem Wagen oder den Sitzen aufgespeichert gehalten, durch gewöhnliche Cylinder nutzbar gemacht und in einen Wasserbehälter abgelassen, dessen Inhalt den siebenhundertfachen Betrag an Ammoniakgas absorbirt. Diese Betriebsweise wurde als zu theuer und unsicher fallen gelassen, zumal das Laden eines Wagens sehr zeitraubend war. In vereinfachter Gestalt wird diese Zugkraft in Chicago von neuem versucht werden, nachdem ein Mittel gefunden, die Füllung und Entleerung eines Wagens binnen zwei Minuten zu bewirken und die Kupferschläuche der Ammoniakapparate derart herzustellen, daß sie durch das Füllmaterial nicht angegriffen werden. Die Herstellungskosten eines Motors wurden bisher nirgends beziffert.

3. Neuerdings wird die Erzeugung der Kraft bezw. die Speisung der Maschine durch Petroleum vorgeschlagen[3]). Während die Einen den Versuch für vollkommen gelungen bezeichnen, große Kostenersparniß ohne Störung der Betriebssicherheit versprechen und alle diejenigen Nachtheile für ausgeschlossen erklären, welche dem Dampf und elektrischen Betriebe anhaften, wird von anderen bezweifelt, daß das Petroleum als Heizkraft sich bewähren werde, die Entwickelung eines lästigen Geruches, leichte Verstopfung der Röhren und damit das Versagen der Maschine befürchtet und Feuersgefahr für naheliegend gehalten. Wenngleich die Kostenhöhe nicht bekannt ist, welche Herstellung, Unterhaltung und Speisung der Maschine fordern, läßt sich gleichwohl annehmen, daß sie diese einer Dampfmaschine nicht erreicht. Ebensowenig ist das Eigengewicht des Trieb-

[2]) Ztschr. f. Transportw. IX 234.

[3]) Ein Petroleumtriebwerk zur Fortbewegung von Pferdebahnwagen hatte zunächst Daimler entworfen und wurden damit Versuche in Stuttgart unternommen. In veränderter Form ist ein solches durch Lieben hergestellt und in Prag versuchsweise benutzt worden. (Ztschr. f. Transportw. VII 288, VIII 238).

werkes im Verhältniß zur Leistungsfähigkeit und Nutzlast bisher hinreichend ermittelt, um einen Voranschlag des Aufwandes zu ermöglichen. Würde dasselbe in den gebräuchlichen[4]) Straßenbahnfahrzeugen ohne große Raumentziehung anzubringen sein und selbst nur zur Beförderung von Wagen für etwa 30 Personen ausreichen, so könnte seine Verwerthung für Betriebe mit muthmaßlich schwacher Benutzung geschehen, zumal für solche noch dazu die Ersparniß an Bauaufwand für Stallungen oder Krafterzeugungsmaschinen erheblich wäre.

4. Auf der letzten Pariser Weltausstellung war die erste Gleiteisenbahn[5]), wobei der Wagen gleichsam auf einer dünnen Schicht Druckwasser und gepreßter Luft, welche zwischen den Schuhen des Wagens und den Schienen austritt, schwimmt, in einer kurzen Versuchsstrecke von 150 m Länge ausgestellt, welche dadurch Aufsehen erregte, daß hierin ein Mittel gefunden war, die Reibungswiderstände außerordentlich — bis auf ungefähr $^1/_8$ der im gewöhnlichen Eisenbahnbetriebe vorkommenden — zu verringern und die lästigen Begleiter der gewöhnlichen Eisenbahnfahrt (Erschütterungen, Rauch, Geräusch und Staub) zu beseitigen. Die Anwendbarkeit des Systems war hiermit noch nicht erwiesen, soll dies aber jetzt auf der Chikagoer Weltausstellung erreichen, indem die Barre'sche Gleiteisenbahn-Gesellschaft zu diesem Zwecke eine 1,6 km lange zweigleisige Strecke baut, deren Unterbau jedoch nur aus Holz — oben mit Blechtafeln abgedeckt — hergestellt ist, und, um zu zeigen, daß sich diese Bahnen auch für geneigte Strecken eignen, eine Steigung von 1 : 66,7 erhalten wird. Die Ausrüstung geschieht mit 15 Wagen englischen Musters; die Züge sollen aus je fünf Wagen bestehen. Man erwartet, daß die Fahrt von Station zu Station nur eine Minute Zeit beanspruchen und jeder Zug

---

[4]) Bisher waren vierrädrige Wagen im Gebrauche mit 2 Doppellängssitzen, sodaß die Fahrgäste Rücken gegen Rücken saßen. Am hinteren Ende befand sich ein kleiner viereckiger Kasten mit einer Kurbel, mit welcher das Treibrad des Wagens in Bewegung gesetzt wurde, bevor das Triebwerk zu arbeiten begann. Zu diesem Zwecke genügte das Anzünden eines Dochtes in der Maschine, wodurch das Petroleum erwärmt und ein Platindraht glühend wurde. Angeblich soll die Durchschnittsgeschwindigkeit 12 km, die Höchstgeschwindigkeit sogar 18 km in der Stunde betragen.

[5]) Ztschr. f. Transportw. u. Straßenb. IX (1892) 420.

300 Personen aufnehmen wird, sodaß bei einem Aufenthalte der Züge von einer Minute auf der Station die Möglichkeit vorhanden wäre, in zwei Minuten 900 Personen über die Strecke zu befördern.

§ 230. Ausrüstungsgegenstände.

Zur Eröffnung des Betriebes sind verschiedene Gegenstände theils zufolge polizeilicher Anordnungen, theils nach der einzurichtenden Betriebsweise unerläßlich[1]), für welche die Mittel schon vorher bereit zu liegen haben. Hierher gehören:

I. die Dienstkleidung für die Angestellten im Fahrdienste; ihre Form, Farbe und Abzeichen pflegen die Polizeibehörden vorzuschreiben[2]). Die Anschaffung der Bekleidung den Einzustellenden zu überlassen, würde bei deren voraussichtlicher Mittellosigkeit nicht gelingen, weshalb der Unternehmer zu deren Beschaffung unbekümmert darum gezwungen sein wird, ob er sie seinen Leuten zum Tragen unentgeltlich vorhalten oder von ihnen eine nachträgliche Bezahlung bezw. ein Leihgeld für deren Gebrauch erheben will. Genügen wird allerdings, den Bezug auf die zunächst erforderliche Menge zu beschränken, da überflüssige Stücke leicht dem Verderben durch Mottenfraß u. s. w. ausgesetzt sind. Da die meisten Verwaltungen den Anschaffungspreis der Dienstkleidung fast gänzlich abzuschreiben pflegen[3]), geben die Jahresbilanzen keinen Anhalt für die Bezifferung des muthmaßlichen Geldbedarfs. Der Voranschlag wird die Zahl der Bediensteten und die ortsüblichen Preise für derartige Gegenstände zu berücksichtigen haben. Die Bedarfsziffer wird demgemäß höher ausfallen, wenn Schaffner und Kontroleure gebraucht werden, als wenn sie wegfallen.

II. Zur Ausrüstung der Fahr- und Begleitmannschaft gehören ferner richtiggehende Uhren, Geldtaschen, Fahrkartenschienen und Coupirzangen für die Schaffner, deren Beschaffung gleichfalls im Nutzen des Unternehmers liegt, weil die Leute zur Vermeidung

---

[1]) Oben § 212 II 263.

[2]) Oben §§ 35, 49, 71 I 85[12], 137, 201[2].

[3]) Anders in Oesterreich, wo die Wiener Tramway 44 022,10 Fl., die Neue Tramway 11 881 Fl. dafür ansetzt.

größeren Geldaufwandes billige und deshalb schlechtere Gegenstände wählen würden, wodurch Ungelegenheiten, z. B. infolge falschgehender Uhren unrichtige Abfahrt und Ankunft, entstehen können.

III. Geschirre und Pferdedecken sind nur bei Thierbetrieb nöthig[4]). Aus Sparsamkeit pflegt deren Zahl niedriger zu sein als diese der gehaltenen Pferde oder Maulesel. Dies kann verhängnißvoll[5]) werden, weil etwaige Krankheiten des einen auf das andere Pferd leicht übertragen werden, wodurch große Verluste und Verlegenheiten drohen. Da höchstens die Zinsen, welche für das Anlagekapital gebraucht werden, infrage kommen, so ist die Anschaffung von so viel Gegenständen zu empfehlen, als Thiere gehalten werden.

IV. Die Ausrüstungsstücke der Wagen (z. B. Signalglocken, Laternen, Lampen, Fahrzielschilder, Weichensteller) werden gewohnheitsgemäß auf Wagenkonto gebucht, sodaß deren Kostenbetrag ziffermäßig schwer zu ermitteln ist. Er macht indeß bloß einen geringen Bruchtheil der Wagenbeschaffungskosten aus und fällt deshalb für die Höhe der Gründungsmittel nicht ins Gewicht. Gleiches gilt für Bahnausrüstungsgegenstände, z. B. Haltestellentafeln, Signalscheiben u. s. w.

§ 231. Die Mittel zu Sicherheitsbestellungen.

Keineswegs nebensächlich für die zu bemessende Höhe des Grundkapitals sind diejenigen Beträge, welche Staats- oder Gemeindebehörden gesetzlich[1]) oder vertragsgemäß[2]) zur Sicherung der Aufrechthaltung eines ordnungsmäßigen Betriebes oder des vorschriftsgemäßen Baues oder der späteren Wiederherstellung des ursprünglichen

---

[4]) Sie stehen bei der Wiener Tramway mit 50 118 Fl., bei der Neuen mit 26 561 Fl. zu Buche, während sie in Deutschland überwiegend fast gänzlich abgeschrieben zu werden pflegen.

[5]) Geradezu unzulässig ist der Gebrauch, bei der Umspannung die Geschirre der gelaufenen Pferde den einzuspannenden aufzulegen, besonders wenn sie im Straßengewühle erfolgt, weil sie dann gleichzeitig verkehrs- und betriebsstörend wirkt, weshalb die Polizei allerdings zur Untersagung befugt ist.

[1]) Preuß. G 28. Juli 1892 §§ 11, 12, 15, 26.

[2]) z. B. Berlin Allg. Beding. § 21.

Zustandes fordern[3]), weshalb sie in hinterlegungsfähigen Werthen anzulegen sind. Denn ihre Hinterlegung muß dem Baubeginne oder der Betriebseröffnung vorangehen, weshalb die Anschaffung der zu hinterlegenden Stücke vor Aushändigung der Genehmigungserklärung zu erfolgen hat, wenn andere Mittel noch nicht verfügbar sind, aus denen die Hinterlegung zur Sicherstellung zu entnehmen wäre.

Da die Hinterlegung bis zum Erlöschen des Betriebes fortzudauern hat, ist der Ausweg ausgeschlossen, sie von Dritten zu entleihen. Denn naturgemäß sind nur wenige geneigt, ohne namhaftes Entgelt ihr Vermögen auf lange Zeit festzulegen, damit es für die Verbindlichkeiten eines Anderen haftet und durch dessen pflichtwidriges Verhalten gefährdet ist, weil sie dadurch gewissermaßen die Bürgschaft für die Schuld eines Dritten übernehmen würden. Zwar wird es für Unternehmungen mit sicherer Ergiebigkeit leicht, in den ersten Betriebsjahren den Hinterlegern aus den Betriebsrücklagen die hinterlegten Werthe abzukaufen und so deren Eigenthum zu erwerben, doch fällt es für diese auch nicht schwer, ein höheres Grundkapital zu beschaffen, weshalb sie auf den vorberegten Ausweg nicht angewiesen sind.

§ 232. Mittel zur Betriebsführung.

Wenngleich mit Eröffnung des Betriebes sofort Einnahmen durch den Fahrgelderlös zu erwarten sind, und wenn vielleicht nicht unnatürlich ist, darauf zu rechnen, daß dieselben zur Deckung der

---

[3]) Gegenwärtig sind die Kautionskonten belastet mit z. B. in Aachen 27 594 Mk., Berlin: Berliner 58 294 Mk., Große 156 293 Mk., Neue 149 656 Mk., Braunschweig 15 000 Mk., Bremen 24 568 Mk., Breslau 30 339 Mk., Coblenz 10 100 Mk., Crefeld 14 812 Mk., Deutsche Lokalbahn 73 146 Mk., Düsseldorf 151 722 Mk., Flensburg 1600 Mk., Frankfurt: Lokalbahn 5250 Mk., Trambahn 76 583 Frcs., Halle 11 000 Mk., Hamburg-Altona 8836 Mk., Straßeneisenbahn 73 536 Mk., Kassel Stadtbahn 9096 Mk., Kiel 5000 Mk., Köln 74 000 Frcs., Königsberg 32 126 Mk., Lübeck 1746 Mk., Magdeburg Straßenbahn 56 400 Mk., München 66 200 Mk., Nürnberg 11 500 Mk., Offenbach 29 223 Mk., Posen 27 270 Mk., Potsdam 30 227 Mk., Schönebeck 6254 Mk., Stuttgart 30 330 Mk., Wiener Tramwaygesellschaft 366 277,10 Fl., Neue Tramwaygesellschaft 54 216,20 Fl.

Betriebskosten an Löhnen für die Mannschaft und zur Unterhaltung der Triebkraft ausreichen werden, so hat die Erfahrung jedoch schon gezeigt, daß öfter der Ertrag nicht gleich anfänglich zur Kostendeckung ausgereicht hat. Die Bevölkerung muß sich erst an die neue Fahrgelegenheit gewöhnen, sodaß sie ihr unentbehrlich wird. Da nun Fehlbeträge den Unternehmer in die Lage bringen würden, entweder seinen Schuldverbindlichkeiten nicht zu genügen oder Geldmittel anderweit zu beschaffen, was ihm schwierig sein und nur mit Kostenaufwand gelingen wird, solange das Vertrauen zum Unternehmen fehlt und dessen mangelnde Ergiebigkeit schon bekannt ist, erscheint es rathsamer, bei der Begründung mit der Möglichkeit eines Einnahme-Ausfalles gegenüber dem Voranschlage für die erste Betriebszeit zu rechnen und entsprechende Mittel schon bei der Gründung bereit zu stellen. Unterbleibt diese Vorsichtsmaßregel, so wird sich dies dadurch nachtheilig fühlbar machen, daß aus Mangel an ausreichenden Mitteln zur angemessenen Löhnung tüchtiger Kräfte man sich an billigere und dafür unzuverlässigere genügen lassen muß, daß man mit Futter und Heizmaterial nach Menge und Güte sparen, die Zugkräfte ungenügend unterhalten, übermäßig anstrengen und vorzeitig abnutzen wird. Derartige Zustände sind nicht geeignet, das Unternehmen beliebt und leistungsfähig werden zu lassen, werden vielmehr sehr bald die öffentliche Aufmerksamkeit auf sich ziehen, die in Tadeln und Vorwürfen durch die Tagesblätter Ausdruck finden, vielleicht sogar ein behördliches Einschreiten herbeiführen wird. Das Endergebniß wird eine vorzeitige Betriebseinstellung oder der Vermögensverfall des Unternehmens[1]) sein. Zu dessen Vermeidung ist mindestens ein so hoher Betrag als Betriebsfonds bei der Gründung bereit zu stellen, auf den sich die anschlagsgemäße Kostensumme des Betriebes in seiner geplanten höchsten Entfaltung während eines Jahres beziffern[2]) wird.

---

[1]) Wie die Erfahrungen in Oldenburg, Schwerin und Hagen gezeigt haben.

[2]) Die Nothlage einzelner Betriebe z. B. Crefeld, Neue Berliner, Offenbach, den Nennwerth des Grundkapitals buchmäßig herabzumindern, ist lediglich durch den fehlenden Betriebsfond verursacht worden.

§ 233. Werkstätten-Anlagen.

Wenngleich verschiedentlich die Ausführung gewerblicher Anlagen und die Errichtung von Gewerbebetrieben zur Erzeugung derjenigen Bedarfsgegenstände für rathsam erklärt wird, welche für Straßenbahn-Unternehmungen gebraucht werden, und es aus dem Grundkapitale schon zu erheblichen Aufwendungen dafür gekommen ist, sind gleichwohl derartige Nebenbetriebe eher für zweckwidrig zu bezeichnen. Bei umfangreichen Unternehmungen, für welche sie vielleicht lohnend wären, werden durch sie die Kräfte der Unternehmer zersplittert und wird die Geschäftsführung erschwert; für kleinere Unternehmer ist der Bedarf zu gering, um Werkstätten ausreichend zu beschäftigen. Ueberdies wird man Bedarfsgegenstände besser und billiger von solchen Gewerbetreibenden beziehen[1]), welche beständig und ausschließlich sich mit deren Herstellung befassen, weshalb sie zweckdienlichere Einrichtungen, mehr geschulte Arbeitskräfte, reichere Erfahrungen und sorgfältiger ausgewählte Rohstoffe zur Verfügung haben.

Dies alles gilt jedoch nur von der Gütererzeugung und nicht von der Ausbesserung entstandener Schäden, für welche gemeinüblich die Schnelligkeit ihrer Vornahme dem Kostenaufwande vorangeht. Je früher ein Schaden ausgebessert wird, desto weniger greift er um sich und desto niedriger stellt sich der Schadensbetrag. Die größere oder geringere Umständlichkeit, mit welcher die Ausführung verbunden ist, bestimmt den Zeitpunkt ihrer Vornahme. Deshalb verdient die Ausbesserung in eigenen Werkstätten und durch eigene Kräfte vor dieser durch dritte besonders dann den Vorzug, wenn deren Arbeitsstätte entfernt gelegen ist. Aus gleichem Grunde ist es vortheilhafter, die Ausbesserungsarbeiten auf den einzelnen Bahnhöfen oder in deren nächster Nähe als an einer Sammelstelle vor-

[1]) Dies gilt namentlich von Wagen und Maschinen, mit deren Herstellung man sich nicht befassen sollte. Die Wagenbauanstalt von Herbrand u. Comp. zu Ehrenfeld und diese in Breslau, Görlitz, Ludwigshafen, Hamburg liefern weit über Deutschland hinaus. Selbst von Stephenson in Amerika zu beziehen ist vortheilhafter wie die Selbstausführung. Gleiches gilt von Maschinen, die aus Hannover, Wien, Winterthur besser bezogen als in eigenen Werkstätten gebaut werden.

zunehmen. Denn die Umständlichkeit, umfangreiche Stücke erst dahin zu schaffen, läßt den richtigen Zeitpunkt leicht verpassen, sodaß der geringfügige Schaden erst eine Ausdehnung gewinnt, die seine Beseitigung unumgänglich nöthig macht.

Aus derarten Erwägungen ist die Einrichtung von Nebenbetrieben zur Gütererzeugung unbekümmert darum, ob Maschinen und Wagen oder bloß Geschirre und Uniformen infrage kommen, zu widerrathen, wohl aber diese für Ausbesserungen zu empfehlen, wobei mehrere selbständige Werkstätten vor nur einer den Vorzug verdienen. Insbesondere sollte bei Pferdebetrieb kein Bahnhof einer Beschlagsschmiede entbehren. In diesem Umfange Mittel bei der Gründung anzusetzen[1]), wird als zweckdienlich zu gelten haben.

Zweiter Abschnitt.

Die Betriebswirthschaft der Straßenbahnen.

§ 234. Ihre Grundlagen.

Die Straßenbahnen der Welt sind ausnahmslos als Erwerbsunternehmungen begründet, d. h. zu dem Zwecke angelegt und in der Absicht betrieben, dabei nicht allein nichts zuzusetzen, sondern umgekehrt einen Unternehmergewinn als Entgelt für das gewagte Anlagekapital und die übernommene Mühewaltung herauszuwirthschaften. Wo dies nicht gelungen, Gewinn ausgeblieben oder vielleicht sogar ein Fehlbetrag entstanden ist, spricht man von Mißerfolg und Fehlschlagen des Unternehmens. Dies alles gilt nicht bloß von Unternehmungen der Aktiengesellschaften oder von einzelnen Personen, sondern auch von den wenigen Betrieben, welche aus Ge-

[1]) Der Aufwand für Bauwerke pflegt auf Betriebsgebäude bezw. Bahnhöfe gebucht zu werden, während im Reparaturwerkstätten-Conto nur die Maschinen, Werkzeuge, Rohstoffbestände gebracht werden; so z. B. bei der Wiener Tramwaygesellschaft mit 84 634 Fl., bei der Neuen Wiener mit 16 979 Fl.

meindemitteln entstanden[1]) oder erworben[2]) sind, indem auch hier ein erwarteter Gewinn den Beweggrund der Ausführung und des Erwerbes abgegeben hatte. Allerdings hat man vereinzelt die Gewinnsaussichten erst für eine entferntere Zukunft gehegt, für die Gegenwart sich jedoch an den mittelbaren Vortheilen genügen lassen wollen, welche der eingerichtete Betrieb unfehlbar bringen müsse.[3]) Die Absicht, um ihrer selbst willen und unter Verzicht auf jeden Gegenwerth lediglich zur Hebung des Verkehrs und freien Benutzung für jedermann Trambahnen zu schaffen, also die Forderung freier Bahn zu verwirklichen, hat bei sämmtlichen Bahn- und Betriebsgründungen fern gelegen und wird dies muthmaßlich fernerhin noch thun.

Deshalb tritt für die einzelnen Unternehmer die Frage in den Vordergrund, ob der Betrieb die auf ihn gesetzten Hoffnungen erfüllt hat bezw. erfüllen wird[4]). Nicht bloß in Deutschland[5]), sondern auch in weiteren europäischen Staaten[6]) haben bisher nur wenige Bahnen die landesübliche Verzinsung des Grundkapitals oder noch mehr abgeworfen. Ueber die amerikanischen Betriebe fehlen zuverlässige Gewinnsziffern, doch scheint auch hier der Gewinn vielfach gegen die Erwartungen zurückgeblieben zu sein, was

---

[1]) z. B. Britz, Halle Stadtbahn, Köpenick, Wiesloch.

[2]) z. B. Düsseldorf, Pyrmont.

[3]) z. B. Mariendorf, Rixdorf, Nieder-Schönhausen.

[4]) Mayer: Ueber Tramway in ökonomischer und politischer Hinsicht Ztschr. f. Transportw. VI 33, 47, 56, 67, 78); Straßenmotoren mit Ausschluß der Kabel und Elektrizität (a. a. O. VI 399, 414); oben § 225 II 299[14].

[5]) Oben § 158 II 85.

[6]) z. B. warfen 1886 in Frankreich je ein Unternehmen 29,8, 14,3, 12,3, 12,2, 9,4, 7,5 %, 2 = 6,6 %, je 1 = 6,4, 6,3 %, mithin zusammen 10 = 6 % und darüber, ferner je 1 = 4,9, 4,4, 4,2, 4,02, 4,0, 3,8, 3,7, 3,3 %, je 2 = 2,8, 2,6 %, je 1 = 2,57, 2,50, 2,25, 1,10, 1,05 %, 2 = 1,03 %, je 1 = 0,99, 0,35, 0,19 % ab, was durchschnittlich 4,30 % ergiebt; 1887 haben in Oesterreich-Ungarn je 1 Betrieb = 12,0, 11,4, 9,48, 6,03, 5,49, 5,3, 5,0, 2,5, 1,25 %, 3 = 0 erzielt, während von 10 die Nachrichten fehlten, scheinbar hier jedoch Gewinn ausgeblieben war; v. Lindheim S. 79—81, 99. Ueberschußziffern für England bei v. Lindheim S. 61, wogegen Ziffer (Ztschr. f. Transportw. IX 363) jedenfalls zu hohe Gewinnergebnisse liefert, wenn er die durchschnittliche Jahresverzinsung des Anlageaufwandes der amerikanischen Seilbahnen auf 12 1/2 % bis zu 72 % sowie der Melbourner auf 75 % beziffert.

aus der Eile folgt, mit welcher man sich dort Einrichtungen zuwendet, welche angeblich die Betriebskosten mindern und die Eingänge heben.

Der Gewinn eines Unternehmens verlangt nämlich einen Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Ausgaben, wobei noch nicht einmal jeder Ueberschuß genügt, indem er vielleicht kaum die Abnutzungen deckt. Die Betriebswirthschaft muß also auf die Erzielung eines so hohen Ueberschusses gerichtet sein, daß er die Abnutzung, die Verzinsung und Tilgung des Grundkapitals ermöglicht. Je größer die Einnahme- und je geringer die Ausgabeziffer ist, desto mehr bleibt als Gewinn. Man ist deshalb leicht versucht, das Heben der Einkünfte und Mindern der Ausgaben als die bestimmenden Aufgaben einer gesunden Betriebswirthschaft zu bezeichnen, wobei jedoch bisweilen in dem bezüglichen Bestreben zu weit gegangen wird, was umgekehrt ein verhängnißvoller Irrthum und Fehler sein kann.

Vereinzelt wird z. B. geglaubt, daß die Betriebseinnahmen mit der Höhe des Fahrgeldes gleichen Schritt halten, bei höheren Fahrpreisen also steigen müssen, während erfahrungsgemäß gerade umgekehrt einerseits jede Fahrpreissteigerung abschreckend wirkt, Fahrgäste zurückhält und den Ertrag vermindert, andererseits jede Preisermäßigung einen Fahrgästezuwachs bewirkt, der meist zu einer Ertragssteigerung führt, indem der kleinere Gewinn aus der Beförderung jedes Einzelnen durch die größere Abnehmerzahl schließlich mehr abwirft, als der größere Einzelgewinn von weniger Fahrgästen ergiebt.

Andere gehen in der Sparsamkeit bei Bemessen der abzugebenden Beförderungsleistung zu weit, lassen zu wenig Züge und in zu langen Zwischenräumen laufen, wodurch sie diejenigen als Abnehmer verlieren, welche die Zeit bis zum nächsten Zuge weder abwarten wollen, noch können. Gleiches gilt von einem zu frühen Schlusse oder zu spätem Beginne des täglichen Betriebsdienstes, von dem Unterlassen einer rechtzeitigen Betriebsverstärkung und ähnlichen Betriebsmaßregeln.

In Anbetracht dessen bildet die Darstellung der verschiedenen Umstände, welche auf die Gestaltung des Ertrages, der Ausgaben, des Ueberschusses bestimmenden Einfluß üben, ein nothwendiges

Erforderniß für eine richtige Betriebswirthschaft. Sie wird an Uebersichtlichkeit gewinnen, wenn das Betriebseinkommen, der Betriebsaufwand und der Betriebsüberschuß auseinander gehalten und für jeden von ihnen diejenigen Umstände und Erwägungen getrennt besprochen werden, welche erfahrungsgemäß für sie maßgebend sind.

I. Die Einkünfte der Straßenbahnen.

§ 235. Die Einkommensquellen.

Die Einkünfte der Straßenbahnen setzen sich zusammen aus der gelösten Gebühr für Abgabe der Beförderungsleistung, d. h. dem Fahrgelde für Personen oder Güterbeförderung, und aus Eingängen, welche durch die Verwerthung anderweiter mit dem Unternehmen zusammenhängender Leistungen oder daraus gewonnener Gegenstände zu erzielen sind. Hierher gehören z. B. das Bahngeld als Gegenwerth eines eingeräumten Mitbenutzungsrechtes der Schienenwege, das erzielbare Entgelt für die Aufnahme von Ankündigungen oder den Vertrieb von Gegenständen, oder das Aufstellen von Automaten in den Betriebsräumen oder Wagen, der Erlös für verkaufte Abfälle (z. B. Dung, Pferdehaare), der Miethszins aus abgelassenen Wohnungen oder Betriebsstätten. Dieselben sind, weil sie regelmäßig wiederkehren und in ihrer Höhe einer gewissen Ordnung unterliegen, als regelmäßige Einnahmen zusammenzufassen, die dann in haupt- und nebensächliche zerfallen.

Daneben giebt es außerordentliche Einnahmen, welche aus Nebenbetrieben (z. B. dem Lohnfuhrgeschäfte oder der Leichenbestattung) oder aus der Verwerthung abgenutzter Gegenstände (z. B. zerbrochener Hufeisen und ausgewechselter Schienen) gezogen werden.

Für das Jahr 1891 veröffentlichte Geschäftsberichte geben das folgende Bild:

Ort	Einnahme	Davon aus Einzelfahrten	Zeitkarten	Güterbeförderung und Post	Bahngeld	Dung	Plakate	Miethen	Verschiedenes
	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark
Aachen	301 905	264 030	21 091	6 899	—	3 973	409	— 1)	5 505
Allgemeine Lokalb. 2)	749 187	700 454	35 753	5 768	—	— 1)	— 1)	— 1)	7 212
Barmen	552 718	548 273	— 1)	— 1)	—	— 1)	— 1)	— 1)	4 445
Berlin Berliner	801 223	709 448	80 367	— 3)	3 800	5 982	— 1)	1 626	— 1)
Große	16 614 679	14 203 069	172 146	— 3)	146 459	63 480	16 737	10 432	2 556
Neue	1 646 846	1 596 472	21 875	— 3)	10 171	9 439	2 205	6 340	344
Braunschweig	195 598	182 569	10 628	— 1)	—	1 801	— 1)	600	— 1)
Bremen	189 189	5) 165 301	21 614	— 1)	— 1)	1 930	— 1)	4) 344	— 1)
Bremerhafen	158 178	156 985	— 1)	— 1)	—	1 044	150	— 1)	— 1)
Breslau	993 038	908 841	76 002	— 1)	—	7 109	1 086	— 1)	— 1)
Chemnitz	148 630	139 741	7 839	1 050	—	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)
Coblenz	109 042	99 247	— 1)	7 860	—	1 595	— 1)	— 1)	340
Crefeld	274 307	252 975	6) 21 062	5) 235	—	— 1)	35	— 1)	— 1)
Drachenfels	68 367	61 982	6 385	— 1)	—	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)
Dortmund	257 706	243 314	12 737	1 655	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)
Dresden Deutsche	504 521	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)
Straßenb. 7)	2 965 574	2 824 341	— 1)	— 1)	8) 141 233	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)
Duisburg	68 751	65 218	3 349	184	—	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)
Erfurt	169 751	167 917	1 673	— 1)	—	— 1)	— 1)	161	— 1)
Frankfurt Lokalbahn	79 533	55 769	18 245	4 295	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	1 224
Trambahn	1 671 246	1 516 230	148 163	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	6 853
Gladbach	94 308	92 640	444	1 224	—	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)
Halberstadt	52 762	50 504	— 1)	— 1)	—	— 1)	254	2 004	— 1)
Halle Straßenbahn	215 115	211 547	1 343	— 1)	— 1)	— 1)	400	1 825	— 1)
Hamburg Straßenb.	4 223 443	3 876 964	3) 260 233	— 1)	— 1)	35 294	— 1)	— 1)	50 952
Altona	889 873	842 027	— 1)	— 1)	33 399	5 955	— 1)	— 1)	8 492
Heidelberg	152 019	150 609	— 1)	— 1)	—	940	— 1)	— 1)	470
Kassel Stadtbahn	105 964	104 060	1 373	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	531	— 1)
Straßenbahn	167 687	166 480	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	362	— 1)	845
Kiel	108 716	101 134	5 388	— 1)	—	1 584	610	— 1)	— 1)
Köln	1 139 244	— 1)	— 1)	— 1)	—	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)
Königsberg	358 008	296 552	60 596	— 1)	—	— 1)	— 1)	860	— 1)
Leipzig	1 973 210	1 932 542	— 1)	— 1)	—	25 905	3 433	— 1)	11 630
Lübeck	138 498	119 196	15 763	— 1)	—	2 400	1 139	— 1)	— 1)
Magdeburg Straßenb	824 677	823 252	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	1 425	— 1)	— 1)
Mannheim	299 611	— 1)	— 1)	— 1)	—	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)
Mülhausen	283 981	70 265	— 1)	203 022	—	— 1)	— 1)	— 1)	10 694
München	2 148 057	2 087 508	57 076	285	—	— 1)	3 000	4) 121	67
Niederwald	132 902	129 940	2 521	441	—	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)
Nürnberg	501 611	464 734	3) 21 790	— 1)	7 612	3 505	1 091	— 1)	2 879
Offenbach	139 402	135 070	4 023	— 1)	— 1)	— 1)	81	— 1)	228
Posen	172 813	112 599	5 191	49 900	—	643	191	— 1)	9) 4 289
Potsdam	187 359	172 646	12 459	— 1)	—	— 1)	— 1)	— 1)	2 254
Riesa	11 701	11 701	— 1)	— 1)	—	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)
Rostock	49 295	46 705	— 1)	2 061	—	529	— 1)	— 1)	— 1)
Stettin	421 061	393 580	6) 23 711	— 1)	—	2 759	— 1)	— 1)	1 011
Stuttgart	613 020	574 696	— 1)	— 1)	—	7 315	— 1)	18 025	12 984
Straßburg	474 057	428 546	6) 44 303	328	—	— 1)	— 1)	— 1)	880
	Florin	Florin	Florin	Florin	Florin	Florin	Florin	Florin	Florin
Wien Neue Tramway	648 449	615 222	17 876	— 1)	— 1)	4 087	3 580	4) 178	7 506
Tramway	3 649 554	3 559 571	199 967	— 1)	— 1)	22 107	5 729	10) 6 914	35 266
Graz	167 533	154 549	8 612	— 1)	—	638	1 609	2 125	— 1)
	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs
Zürich	409 173	402 491	— 1)	— 1)	—	3 383	— 1)	11) 3 299	— 1)
Genf	565 408	565 408	— 1)	— 1)	—	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)
Biel	57 208	57 208	— 1)	— 1)	—	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)
Brüssel	2 834 059	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)	— 1)
Mailand	3 815 297	3 086 376	— 1)	17 740	8 076	105 320	5 000	600	12) 592 185
	Kronen	Kronen	Kronen	Kronen	Kronen	Kronen	Kronen	Kronen	Kronen
Christiania	292 803	290 161	— 1)	— 1)	—	928	— 1)	— 1)	1 714
Kopenhagen	661 427	609 843	1 723	— 1)	11 362	4 340	— 1)	1 200	13) 32 959

1) Aus den vorgelegenen Geschäftsberichten für 1891 ziffernmäßig nicht festzustellen. — 2) Für die Betriebe Chemnitz, Dortmund, Duisburg, Gladbach, Drachenfelsbahn. — 3) Keine Güterbeförderung. — 4) Für Heuwaage. — 5) Zeitungen. — 6) Einschl. Extrazüge. — 7) Einschl. Hannover. — 8) An die Kontinental-Pferdebahn-Gesellschaft. — 9) Aus Omnibusbetrieb. — 10) Einschl. Waagegebühr und Schlafgeld, ausschl. der Erträgnisse aus Zinshäusern. — 11) Hierin Annoncen. — 12) Nämlich aus dem Betriebe von Omnibus, Privatfuhrgeschäft, Leichenbestattung u. a. — 13) Darunter 24805 Kr. für Pferde, 6511 Kr. für Zinsen.

Diejenigen Zinsen, welche aus der Anlage angesammelter Geldbeträge herstammen, sind nur soweit, als es sich um die aufgespeicherten Erträge des betreffenden Betriebsjahres von deren Eingang bis zur zuläßigen Ausschüttung handelt, den Betriebseinkünften zuzurechnen, weil sie darüber hinaus lediglich Kapitalsrente sind, nämlich einer Vermögensverwerthung entspringen. Gleiches gilt von einem Gewinne durch den gestiegenen Preis der Werthpapiere, mit welchen Sicherheit bei Behörden bestellt ist, oder in welchen die Ersparnisse des Unternehmers angelegt sind. In den veröffentlichten Bilanzen der Straßenbahnen pflegen sie indeß bisweilen den Betriebseinkünften eingerechnet zu werden, was für die vorliegende Darstellung aber sachwidrig sein würde und deshalb in der Uebersicht S. 317 unterlassen ist.

Danach sind Betriebs- und Nebeneinkünfte des Unternehmers zu trennen. Die ersteren zerfallen wieder in haupt- und nebensächliche, die letzteren in solche aus Nebenbetrieben und aus dem Kapitalsvermögen.

A. Die Betriebseinkünfte.

§ 236. Das Fahrgeld.

Die Haupteinnahmequelle jedes Betriebsunternehmens ist das Fahrgeld, d. h. der Gegenwerth für die Beförderungsleistung. Letztere umfaßt bald nur Personen, bald neben denselben noch Güter, dort ist es mithin lediglich Personenfahrgeld, hier setzt es sich aus diesem und dem Frachtgelde zusammen. Gewöhnlich wird Fahrgeld in dem engeren Sinne der Benutzungsgebühr aus der Personenbeförderung genommen und dem Frachtgelde gegenübergestellt.

Die Höhe des Fahrgelderertrages wird durch die Menge der abgegebenen Beförderungsleistung bezw. durch den Umfang, in welchem die Züge benutzt werden, beeinflußt. Werden die Züge zu selten oder sachwidrig abgelassen, so gehen diejenigen als Abnehmer verloren, welche darin keinen Platz mehr finden, oder für welche die Ortsvermittelung zu spät kommt, bezw. zu lange dauert oder zu ungünstig liegt, weshalb ihnen das Beförderungsmittel nichts

nützt. Werden umgekehrt zu viele Züge abgelassen oder bieten die einzelnen gegen den jeweiligen Bedarf zu viele Plätze, so bleibt naturgemäß wegen Ueberangebot der Leistung über die Nachfrage ein großer Theil unbesetzt, wodurch ein Mißverhältniß zwischen den Kosten und dem Ertrage des Betriebes entsteht. Hiergegen Abhülfe zu schaffen, das richtige Maß zwischen Nachfrage und Angebot zu treffen, ist Sache des Betriebes und dessen wichtigste (indeß überwiegend unterschätzte oder unverstandene) Aufgabe.

Abgesehen hiervon hängt der Ertrag aus dem Fahrgelde von dem Grade ab, in welchem die zur Vornahme von Ortsveränderungen Angewiesenen einerseits imstande, andererseits gewillt sind, sich dazu der Straßenbahnen als Mittel zu bedienen. Deshalb gehen als Fahrgäste alle Diejenigen verloren, welche entweder zum Erlegen des Fahrgeldes unvermögend sind, weil sie den entfallenden Betrag für anderweite ihnen nothwendigere Lebensbedürfnisse brauchen, oder welche denselben zwar würden erübrigen können, ohne sich eine anderweite Entbehrung auferlegen zu müssen, für welche indeß der Nutzen aus der Beförderung nicht im richtigen Verhältnisse mit dem Werthe steht, welchen sie dem verlangten Fahrgelderbetrage beilegen. Ist aus wirthschaftlichen Gründen auf das Fahrgeld der vorerwähnten Personen nicht zu verzichten, sind dieselben vielmehr als Abnehmer zu gewinnen, so läßt sich solches nur dadurch erreichen, daß die für sie bestehenden Behinderungsgründe beseitigt werden. Zur Absatzfähigkeit an Unvermögende gehört also ein so weites Heruntergehen mit dem Fahrgelde, daß es für diese erschwingbar wird, und zu dieser an die letzteren eine solche Vergrößerung der Leistung, daß ihnen das richtige Verhältniß zwischen Preis und Waare hergestellt erscheint. Das Bestreben, jene zu befriedigen, wird also auf ein Billigerwerden der Fahrt, der Wunsch, diesen zu genügen, zu einer Verbesserung der Leistung nach Annehmlichkeit und Länge führen.

Ueber nichts täuschen sich nämlich die Gründer von Straßenbahnunternehmungen leichter, als über die Absatzfähigkeit der feilzuhaltenden Beförderungsleistung und damit den muthmaßlichen Ertrag aus dem Fahrgelde. Als Abnehmer hat man nämlich gegen die herrschende Ansicht nur auf diejenigen zu rechnen, welche die feilgehaltene Beförderungsleistung gebrauchen, weil sie aus der

Bahnbenutzung für sich entweder einen das zu erlegende Fahrgeld aufwiegenden Nutzen, indem sie Zeit und Kraft sparen, oder eine Annehmlichkeit erkennen. Denn man benutzt Straßenbahnen gewöhnlich nur als Mittel, eine geplante Ortsveränderung angenehmer, leichter oder schneller auszuführen, sodaß der leitende Beweggrund die Ersparung von Kraft, Zeit oder Unbequemlichkeiten zu sein pflegt. Folgeweise ist die Absatzfähigkeit der Beförderungsleistungen keine völlig unbeschränkte; sie findet vielmehr ihre natürliche Grenze an der Bedarfsmenge nach solchen Ortsveränderungen, deren Ausführung durch sie erleichtert wird. Dabei deckt sich nicht etwa das Absatzfeld der Beförderungsleistungen mit dem Bedarf nach Ortsveränderung dergestalt, daß beide genau gleich groß sind und der letztere ausschließlich dem ersteren zufällt. Vielmehr gehen diesem zunächst schon alle diejenigen Ortsveränderungen verloren, zu deren Ausführung man entweder auf jede Fahrgelegenheit verzichtet oder sich einer anderweit gebotenen bedient. Das Absatzfeld wird also stets hinter der Bedarfsmenge nach Ortsveränderung zurückbleiben.

Nun steht andererseits erfahrungsmäßig fest, daß jedes neue Verkehrsmittel eine Verkehrssteigerung bewirkt, die Neigung zu Ortsveränderungen und den Bedarf nach Beförderungsleistung vermehrt, weshalb man bei Eröffnung eines Straßenbahnbetriebes allerdings nicht bloß den derzeitigen Verkehr zu berücksichtigen braucht, sondern auf dessen Steigerung rechnen darf, wenn man die muthmaßliche Absatzmenge von Beförderungsleistungen vorher veranschlagt. Indeß ist die Steigerung des Bedarfs selbst wieder begrenzt: sie wird beeinflußt nicht allein durch die örtlichen Geschäfts- und Lebensgewohnheiten, die Erwerbsverhältnisse, das Steigen oder Sinken der Lebensmittelpreise, sodaß sie mannigfachen Schwankungen ausgesetzt ist, sondern auch durch die größere Geschicklichkeit im Legen der Betriebslinien. Denn als Abnehmer der Beförderungsleistung werden noch immer diejenigen ausgeschlossen, welche sie für ihre Ortsveränderung nicht gebrauchen können, weil sie durch ihre Benutzung gegenüber der Selbstausführung keinen Vortheil finden, indem entweder die Straßenbahn nach Lage oder Betriebsweise im beregten Falle als Mittel versagt, da das Ziel nicht oder auf zu großen Umwegen und deshalb zu spät erreicht werden würde,

oder indem für die auf die Veränderung Angewiesenen der zu erlegende Fahrpreis unerschwinglich bezw. zu hoch bleibt.

Man hat also die anderweit gebotenen örtlichen Fahrgelegenheiten gebührend mit zu berücksichtigen, weil sie in den Mitbewerb eintreten und diejenigen Personen entziehen, welche sich ihrer bedienen. Je mehr nun die bisher verfügbaren Beförderungsmittel beliebt bleiben, desto schwerer bürgert sich das neue ein, und desto vorsichtiger muß darauf geachtet werden, dem letzteren durch größere Wohlfeilheit, Annehmlichkeit, Schnelligkeit oder Zuverlässigkeit den Vorzug zu sichern. Ebenso ist etwaigen neu geplanten Unternehmungen gebührend Aufmerksamkeit zu schenken, um nicht etwa durch ihre Einführung das begonnene Absatzfeld einzubüßen.

Aus alledem erhellt, daß der Fahrgelder-Erlös stets durch die Betriebseinrichtungen wesentlich bestimmt wird, daß man zwar im Zeitenverlaufe auf eine Verkehrssteigerung rechnen darf, daß solche indeß weder eine unendliche noch eine unveränderliche ist, indem umgekehrt mit der Gefahr einer Einbuße durch den Mitbewerb eines neuen Unternehmens zu rechnen ist, dessen Tragweite zu unterschätzen man zu vermeiden hat[1]).

§ 237. Die Bemessung des Personenfahrgeldes.

Auf keinem Wirthschaftsgebiete sind die Wirkungen des Eigennutzes so deutlich nachzuweisen, wie auf diesem der Preisbestimmung. Der Veräußerer will möglichst wenig verlieren, der Abnehmer möglichst weit für sein Geld fahren. Bei diesem Kampfe gegenseitigen Begehrens trägt gewöhnlich der stärkere Theil den Sieg davon, d. h. der Preis wird um so höher oder niedriger, je größer die Ueberlegenheit des Abgebers oder des Abnehmers ist. Der Stärkere im Preiskampfe ist derjenige, dessen Waare die gesuchtere oder der zu ihrer Abgabe minder dringend genöthigt ist. Das Verhältniß zwischen Nachfrage und Angebot ist der natürliche Maßstab der Preisbildung, der auf künstlichem Wege verändert werden kann. Die nämliche Leistung hat unter anders gearteten Umständen bald für die Abnehmer einen höheren Tauschwerth, wenn sie

---

[1]) z. B. die Berliner Pferdebahngesellschaft hinsichtlich der Stadtbahn.

ein besonderes Begehr nach ihr haben, bald für den Abgeber einen niedrigeren, wenn er Grund hat, sich ihrer besonders schnell zu entledigen. So wird z. B. an einem heiteren Sommertage, wo Massenausflüge geplant sind, willig für dasselbe Fuhrwerk das Doppelte des gewöhnlichen Fuhrlohns bezahlt und ist umgekehrt bei absonderlichem Geschäftsstillstande der Fuhrunternehmer bereit, sich an einem Fuhrlohne genügen zu lassen, der kaum die Selbstkosten deckt.

Daß man es im öffentlichen Fuhrbetriebe nicht dahin kommen lassen darf, im Einzelfalle den Abgabepreis von Angebot und Nachfrage abhängen zu lassen, sondern daß die öffentliche Ordnung eine allgemeingültige Preisfestsetzung verlangt, die nur vereinzelt dem freien Willen des Unternehmers überlassen bleibt und meist der behördlichen Zustimmung bedarf, hat bereits Darstellung gefunden[1]. Hier handelt es sich also nur noch um die Frage, welcher Preis für den Unternehmer wirthschaftlich der günstigere ist. Denn keineswegs braucht der höhere immer der bessere, der niedrigere immer der schlechtere zu sein.

Unter besserem Preise ist nämlich derjenige zu verstehen, aus dessen Erhebung dem Abgeber der größere Vortheil erwächst. Zielt ja doch jede Wirthschaft naturgemäß dahin, außer den Selbstkosten noch einen Unternehmergewinn herauszuschlagen. Nun kann ein kleinerer Gewinn im Preise der feilgehaltenen Leistung durch die größere Menge, in der sie abgenommen wird, den Betrag übersteigen, welcher durch einen höheren Gewinn im Einzelfalle bei einer geringeren Absatzmenge abfällt. Wird z. B. von je 100 Fahrgästen eine Mark gewonnen, so macht dies auf 1 000 000 = 10 000 Mark. Werden dagegen zwar 2 Mark auf 100 Fahrgäste gewonnen, wobei aber die Fahrgästeziffer auf 400 000 sinkt, so bleiben nur 8000 Mark Gewinn. Deshalb ist nicht zu leugnen, daß jede Preisermäßigung so lange gefahrlos ist, als eine so starke Zunahme des Absatzes unausbleiblich erfolgen muß, daß aus der Menge noch immer derjenige Betrag über die Selbstkosten erzielt wird, welchen der höhere Preis abgeworfen hatte[2]. Dagegen beruht auf Irrthum,

[1]) Oben §§ 41, 161 I 101 ff., II 97 ff.

[2]) Dies hat die Erfahrung z. B. der Frankfurter Trambahn bewiesen, wo von 1882 bis 1891 der Durchschnittspreis für die Fahrt ohne Berücksichtigung der Zeitkarten gefallen ist von 12,88 auf 12,74 bezw. 12,67, 12,64,

daß jeder Preis beliebig herabgesetzt werden dürfe; er findet vielmehr an der Selbstkostenhöhe seine äußerste Grenze. Wäre nun selbst nachweisbar, daß das Fallen des Preises auf die Hälfte unfehlbar den Absatz verdoppeln müsse, sodaß das Erträgniß sich gleichbleiben würde, so wäre gleichwohl genau derselbe Gewinn erst dann erzielt, wenn die Selbstkosten durch die Mehrleistungen nicht erhöht würden. Solches braucht bei der Personenbeförderung keineswegs immer der Fall zu sein. Denn wenn zwar nachweisbar im Straßenbahnbetriebe bisher durchschnittlich nur etwa ein Drittel der verfügbaren Plätze benutzt wurden[3], so folgt daraus noch nicht, daß der etwaige aus der Preisermäßigung erzielbare Mehrabsatz sich an den bisher unbenutzten Plätzen genügen lassen würde, vielmehr wird eine Vermehrung der Fahrgelegenheit zu den Hauptverkehrszeiten nothwendig werden, welche die Selbstkosten für den Betriebsunternehmer erhöht. Das Verhältniß zwischen leeren und besetzten Plätzen wird keine nennenswerthe Aenderung erfahren, da es nur Wenigen gefallen dürfte, ihr Fahrvorhaben in Zeiten zu verlegen, wo Plätze frei zu bleiben pflegen, oder geduldig zu warten, bis freie Wagen kommen. Nur wo zu allen Tageszeiten und fast in jedem Wagen Plätze in namhafter Zahl leer bleiben, wird der Fahrgästezuwachs auf den Selbstkostenpreis des Betriebes ohne Einfluß sein.

Unter so bewandten Umständen erscheint die Preisfrage allerdings als die einschneidendste in dem Wirthschaftsplane der Betriebsunternehmer. Man wird namentlich zu untersuchen haben, ob Einheits- oder Streckenpreise, besondere Sonntags- oder Nachtpreise, ermäßigte Zeitkarten zweckmäßig sind.

Jedenfalls ist daran festzuhalten, daß der Abnehmer von Beförderungsleistungen nur dann sich dazu entschließt, wenn der abgeforderte Preis dem Nutzen entspricht, welchen er für sich daraus erwartet und wenn er ihn überhaupt erschwingen kann.

12,24, 12,06, 12,04 12,05, 12,03, 11,75 und der Großen Berliner, wo von 1881 bis 1891 sich das Fallen von 12,98 auf 12,77 bezw. 12,50, 12,49, 12,31, 12,30, 12,29, 11,78, 11,66, 11,68, 11,63 stellt. Bei der Berliner Pferdebahngesellschaft fiel er 1886 bis 1891 von 15,53 auf 15,24 15,23, 14,52, 13,99, 13,68.

[3]) K. Hilse: Schutzbedürfniß § 29 S. 99; v. Lindheim 15.

§ 238. Theilstreckenpreise.

Dem wirthschaftlichen Grundsatze, daß mit der wachsenden Leistung auch das dafür zu entrichtende Entgelt steigen müsse, wird im Straßenbahnverkehre durch Einführung von Theilstrecken Rechnung getragen. Zu diesem Behufe wird die ganze Linie je nach ihrer Länge in eine größere oder geringere Anzahl gleichmäßiger Abschnitte zerlegt. Die Zahl der durchfahrenen Abschnitte bestimmt die Höhe des Fahrlohnes dergestalt, daß für den Grundpreis, welcher in Deutschland[1]) gemeinüblich 10 Pfennig[2]) beträgt, eine bestimmte Abschnittszahl durchfahren werden darf, während für weiteres Fahren Zuschläge zu leisten sind, die gewöhnlich um je 5 Pfennige steigen. Meist pflegen Fahrsätze von 10, 15, 20, 25 Pfennig üblich zu sein[3]), während höhere nur noch selten bei besonders langen Linien vorkommen[4]). Man hat es also mit einer Art Zonentarif zu thun.

Bei der Preisbemessung wird überwiegend die längere Fahrt in der Weise billiger als die kürzere abgegeben, daß der für die ganze Fahrt zu erlegende Preis weniger als die Summe beträgt, auf welche sich die Zahlung nach dem Theilstreckenpreise berechnen würde. Diese Einrichtung wird bisweilen grundlos für verfehlt[5]) erklärt. Auf dieselbe ist man verfallen, um allmählich zu einem Einheitspreise zu gelangen, d. h. nach und nach die Höchstpreise aufzugeben, um den Uebergang zum Einheitspreise minder fühlbar

---

[1]) In Belgien, Frankreich, Italien, Schweiz 10 Cent.; Dänemark, Norwegen, Schweden 10 Oere, England 1 Pence; Oesterreich hat keinen richtigen Theilstreckentarif, denn in Graz zahlen Kinder 6, Erwachsene 10 Kr., sodaß eigentlich ein Einheitstarif besteht; in Wien benutzten 1891 die Strecken der Tramwaygesellschaft: 3 196 142 (6 Kr.), 26 320 067 (8 Kr.), 518 980 (9 Kr.), 11 564 330 (10 Kr.), 629 569 (12 Kr.), 536 167 (15 Kr.), 10 019 (20 Kr.); der Neuen Tramway: 1 711 585 (5 Kr.), 2 418 803 (6 Kr.), 682 501 (8 Kr.), 3 385 178 (10 Kr.), 650 193 (12 Kr.), 159 605 (15 Kr.), 88 810 (18 Kr.), 7665 (20 Kr.).

[2]) Mit Ausnahme von Hamburg, wo bereits für 5 Pf. gefahren wird; 1891 entfielen bereits 2,37 % Fahrgeld auf diesen Preis.

[3]) z. B. Neue Berliner, Chemnitz, Dortmund, Gladbach, München; mit 20 Pf. schließen z. B. Frankfurt (Lokalbahn), Kiel, Nürnberg.

[4]) z. B. die Berliner, Große Berliner, Duisburg, Hamburg, Kassel (Straßenbahn), bei welcher die Steigerung überdies je 10 Pf. beträgt.

[5]) Straßenbahn V 465, 480.

werden zu lassen. Für Berlin veranschaulicht dies die Thatsache, daß im Verhältnisse zur Gesammtziffer betragen haben:

Jahr	Gelöste Fahrkarten zu					Einnahme aus Fahrkarten zu				
	10 Pf.	15 Pf.	20 Pf.	25 Pf.	über 25 Pf.	10 Pf.	15 Pf.	20 Pf.	25 Pf.	über 25 Pf.
Berliner										
1886	46,62	20,38	11,93	19,98	1,09	30,02	20,12	15,36	31,46	3,04
1887	48,56	20,43	12,52	17,34	1,15	31,86	20,30	16,16	28,44	3,24
1888	48,54	20,27	12,39	17,82	0,98	31,84	19,96	16,25	29,23	2,72
1889	52,81	21,62	11,02	13,62	0,93	36,34	22,33	15,49	23,15	2,69
1890	55,21	21,58	13,96	8,45	0,80	39,47	23,15	19,98	15,11	2,29
1891	57,08	20,24	16,90	5,07	0,71	41,73	22,20	24,72	9,27	2,08
Neue										
1885	71,13	9,25	12,15	7,47	—	55,57	10,84	18,99	14,60	—
1886	71,04	9,66	12,14	7,16	—	55,62	11,34	19,02	14,02	—
1887	72,74	9,64	11,33	6,14	0,15	57,89	11,51	18,04	12,22	0,34
1888	75,17	9,18	11,18	4,30	0,17	61,22	11,22	18,20	8,76	0,40
1889	76,90	9,72	10,10	3,17	0,11	63,96	12,16	16,83	6,09	0,26
1890	78,25	11,78	7,42	2,49	0,06	66,78	15,09	12,67	5,42	0,04
Große										
1880	71,82	3,87	16,46	6,82	1,03	54,90	4,45	25,17	12,94	2,54
1881	71,97	5,57	15,18	6,21	1,07	55,43	6,43	23,38	11,93	2,83
1882	70,25	12,80	10,52	5,27	1,16	55,01	15,03	16,47	10,33	3,16
1883	69,28	15,70	9,36	4,62	1,04	54,66	18,58	14,76	9,12	2,88
1884	69,86	16,97	8,04	4,40	0,73	55,92	20,37	12,88	8,81	2,02
1885	71,17	16,88	7,41	3,97	0,57	57,82	20,57	12,04	8,05	1,52
1886	71,15	17,07	7,33	3,83	0,62	57,85	20,82	11,91	7,79	1,63
1887	71,93	17,21	7,03	3,19	0,64	59,03	21,19	11,53	6,55	1,70
1888	75,87	15,66	5,94	2,17	0,36	64,38	19,93	10,07	4,61	1,01
1889	76,50	16,23	5,22	1,85	0,20	65,62	20,88	8,95	3,97	0,58
1890	76,44	15,97	5,35	2,03	0,21	65,48	20,52	9,17	4,22	0,61
1891	77,02	15,77	5,26	1,75	0,20	66,25	20,34	9,04	3,76	0,61

Dazu tritt, daß abgesehen von den Ringbahnen, die ununterbrochen Fahrgäste bekommen, auf Linien, die zwischen gesetzten Zielen laufen, am Ende die Fahrgastziffer abnimmt, während die Wagen gleichwohl zum Endziele gelangen müssen; ob sie an den weniger ausnutzbaren Stellen leer oder besetzt fahren, erhöht die Selbstkosten nicht, weshalb nach dem Ende zu ohne fühlbaren Nachtheil die Benutzungsgebühr ermäßigt werden kann. Ferner wird im Geschäftsleben gemeinüblich dem Abnehmer eines größeren Postens gegenüber dem weniger Kaufenden entweder Preis-

ermäßigung oder eine Zugabe gewährt. Mithin ist es keineswegs verständig, wenn verlangt wird, daß der Preis für die Theilfahrt genau dem Betrage entsprechen müsse, in welchem das Verhältniß der Gesammtstreckenlänge zur Theilstreckenlänge steht, und handeln die Betriebsverwaltungen klug, auf derarte jeder wirthschaftlichen Erfahrung widerstreitende Bemängelungen nicht zu achten.

Die Länge, welche die einzelnen Betriebe für den gleichen Grundpreis befahren lassen, ist sehr verschieden. Dieselbe wird bestimmt einerseits nach den Selbstkosten, andererseits nach äußeren Zufälligkeiten. Selbst innerhalb des nämlichen Betriebes weicht die Theilstreckenlänge der einzelnen Linien sehr von einander ab. Die größere oder geringere Wohlhabenheit der Bevölkerung, auf welche man zu rechnen hat, die Lage von Knotenpunkten des Verkehrs, der größere oder geringere Zufluß und die Geschäftslage greifen bestimmend ein. Denn dem Aermeren ist dieselbe Erleichterung minder werth als dem Reicheren, weil für ihn das aufzuwendende Geld eine größere Bedeutung hat. Um sich zu dessen Aufwande zu entschließen, muß die einzutauschende Fahrleistung eine größere sein. Es hieße unklug handeln, diese Thatsache zu verleugnen. Ebenso wäre verfehlt, die natürlichen Knotenpunkte des Verkehrs nicht zugleich zu solchen der Theilstrecken zu machen. Liegen sie hinter der Durchschnittslänge, so verliert der Unternehmer gleichwohl nichts, wenn er den überschießenden Theil unberechnet läßt, weil er schwerlich Abnehmer dafür haben würde. Liegen sie dagegen vor der Durchschnittslänge, so wäre es für ihn nachtheilig, wenn er die benöthigten Plätze erst wenige Schritte hinter leer bekommen würde, wo der natürliche Personenzufluß aufgehört hat. Wie aber jeder andere Geschäftsmann berechtigt gehalten wird, das Uebergewicht der Nachfrage über das Angebot für sich im Preise auszunützen, muß auch dem Bahnbetriebsunternehmer gegenüber dies solange gelten, als es nicht zu einer Ausbeutung der wirthschaftlich Schwächeren ausartet. In den Gegenden, wo die Begüterten vorherrschen, pflegen die Miethes- und Nahrungsmittelpreise höher zu sein als in Stadtvierteln mit überwiegender Arbeiterbevölkerung. Warum soll gerade bezüglich der Fahrpreise und Fahrtenlänge die gleiche Maßregel unwirthschaftlich oder unsittlich sein?

Das Theilstreckensystem birgt allerdings den unableugbaren Nachtheil, daß verschiedenwerthige Fahrkarten zu verausgaben und Fälle nicht zu vermeiden sind, daß absichtlich oder fahrlässig die bezahlte Strecke überfahren wird, was dann zu unerquicklichen Auseinandersetzungen zwischen Begleitmannschaft und Fahrgästen führt: auch wird auf eine Kontrolle der Fahrkarten weniger leicht verzichtet werden können. Indeß sind diese und ähnliche Unzuträglichkeiten nicht groß genug, um gegen ihren Wegfall die Ausfälle zu opfern, welche die Umwandlung des Grundpreises zum Einheitspreise beanspruchen würde.

Uebrigens ist fast ausnahmslos während der Bestandsdauer der einzelnen Bahnen in der Weise eine Preisermäßigung eingetreten, daß die für den Grundpreis befahrbare Strecke verlängert worden ist, was Ausdruck in dem Verhältnisse findet, in welchem der Durchschnittserlös für den einzelnen Fahrgast selbst dort steht, wo die einzelnen Strecken verlängert worden sind[6]). Zu derarten Zugeständnissen gegen die fahrlustige Bevölkerung sich rechtzeitig zu verstehen, liegt selbst dort im wirthschaftlichen Nutzen des Unternehmers, wo die Einnahmen noch keinen Ueberschuß liefern. Denn die Ablehnung, von der gebotenen Fahrgelegenheit Gebrauch zu machen, entspringt entweder der Mittellosigkeit oder dem Mißverhältnisse zwischen Werth der Leistung und des Geldes. Durch Erhöhen der Leistung oder Herabsetzen des Preises können Abnehmer aus dem Kreise der Ablehnenden aber erst gewonnen werden. Lie-

---

[6]) Oben § 237 II 322[2]. Abgesehen von der obigen Uebersicht ist folgende Vertheilung der Theilstreckenbenutzung in den verschiedenen Orten festgestellt:

	10 Pf.	15 Pf.	20 Pf.	25 Pf.	über 25 Pf.
	%	%	%	%	%
Chemnitz	84,42	14,96	2,16	0,46	—
Dortmund	35,14	46,39	14,27	4,20	—
Duisburg	25,10	11,53	15,36	29,56	18,45
Frankfurt, Lokalb. . .	20,49	7,40	72,11	—	—
Gladbach	41,30	21,66	31,78	5,26	—
Hamburg, Straßenb. .	69,90	18,66	7,45	1,57	0,05
Kassel, Straßenb. . .	48,53	—	17,10	—	34,37
Kiel	85,36	10,51	4,13	—	—
München	77,36	16,22	5,71	0,71	—
Nürnberg	77,15	11,91	10,14	—	—

fert die bisherige Benutzung zu den früheren Preisen keinen ausreichenden Ertrag, so zwingt dieser Umstand eben zur Erweiterung des Absatzfeldes, also zum Aufsuchen und Aufmuntern der Fahrlust.

§ 239. Einheitspreise.

Einheitspreise liegen vor, wenn ohne Unterschied der Länge, welche die Fahrstrecke benutzt wird, derselbe Preis zu erlegen ist. Solche bestehen bisher gemeinüblich nur für Betriebe, die kurze Linien befahren. Sie haben zweifellos den Vorzug der Einfachheit vor den Theilstreckenpreisen und erleichtern die Kontrolle. Ihrer Einführung stehen indeß nicht zu unterschätzende wirthschaftliche Bedenken entgegen, sobald die Streckenlänge eine derartige wird, daß ein hoher Einheitspreis für diejenigen zu theuer sein würde, welche den Wagen nur auf eine kurze Strecke benutzen wollen, oder umgekehrt ein niedriger bei einmaliger Besetzung des Wagens einen hinter den Selbstkosten des Unternehmers zurückbleibenden Ertrag abwerfen würde. Aus der ersteren Erwägung sind Betriebsverwaltungen theils freiwillig, theils auf behördlichen Zwang dahin gebracht worden, den ursprünglichen Einheitspreis aufzugeben und Theilstreckenpreise einzuführen[1]); aus der letzteren verhalten sie sich gegen das Verlangen eines billigen Einheitspreises ablehnend.

Die Verfechter des Einheitspreises verlangen ausnahmslos, daß der derzeitige Theilstrecken-Grundpreis zum Einheitspreise erklärt werde, also das Fallenlassen der jetzigen höheren Sätze, und bekämpfen, daß der jetzige Durchschnittspreis[2]) der einzelnen Fahrgäste

---

[1]) z. B. Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft.

[2]) Derselbe betrug 1891 in Aachen 11,57, Barmen 14,1, Bremen 12,97, Bremerhafen 11,99, Breslau 11,10, Chemnitz 10,66, Coblenz 10,17, Crefeld 14,51, Dresden 10,91 bezw. 11,34, Dortmund 14,20, Duisburg 19,91, Frankfurt 11,48 bezw. 11,75, Gladbach 15,10, Hamburg 11,83 bezw. 11,10, Hannover 11,34, Heidelberg 10,98, Kassel 11,10, Kiel 10,08, Königsberg 12,01, Leipzig 10,56, Lübeck 10,65, Magdeburg Strb. 11,05, Mülhausen 11,25, München 11,16, Nürnberg 11,60, Posen 10,76, Potsdam 12,98, Stettin 11,74, Straßburg 12,04, Stuttgart 12,41 Pf.; wegen Berlin und Frankfurt oben § 237 II 322[2]; in Wien entfallen durchschnittlich 7,90 bezw. 8,79 Kr., in Kopenhagen 10,98 Oere; für die Bergbahn in Heidelberg 34,0, Drachenfelsbahn 71,40 Pf. Abgesehen von den letzteren handelt es sich also in Deutschland um den Ausfall von 8,0 % (Kiel) und 99,1 % (Duisburg) des Erlöses aus Einzelfahrten sowie überall fast ausnahmslos um Beträge, welche den Zifferbetrag der vertheilten Gewinne erheblich übersteigen.

als solcher eingesetzt wird. Muß ihnen zugestimmt werden, daß ein den heutigen billigsten Preis übersteigender Einheitspreis dem größten Theile der Fahrgäste[3]) die Fahrt vertheuern würde, so ist andererseits ihr Bestreiten unbegreiflich, daß der Betriebsunternehmer durch Fallenlassen der höheren Preise einen Schaden haben würde. Denn ihre Behauptung, daß der Preisermäßigung unfehlbar eine so große Fahrgästezunahme folgen müsse, um den Ausfall des Unternehmers zu decken, steht bisher beweislos da. Ueberdies schließt die Einführung eines Einheitspreises nicht einmal die Gefahr aus, daß diejenigen Fahrgäste, welche nur kurze Strecken zurücklegen wollen, später für sich wieder eine Preisermäßigung fordern, wie dies z. B. nach Einführung des einheitlichen Briefportos in Berlin für die Stadtbriefbeförderung mit der Wirkung geschehen ist, daß dessen Nichtbefriedigung zur Gründung einer anderweiten Briefbestellung geführt hat. Oder sollte im Gebiete des Straßenbahnwesens auf ähnliche Vorgänge nicht zu rechnen sein?

Selbst im Briefverkehr gilt der Einheitspreis nur bis zu einem gewissen Gewichte[4]) und innerhalb räumlicher Grenzen, sodaß deren Ueberschreiten eine Preiserhöhung nach sich zieht. Würde dementsprechend die Weichbildsgrenze als Abschlußlinie des Einheitspreises gezogen, sodaß mit ihrem Ueberschreiten der doppelte Preis zu zahlen wäre, so würden diejenigen darüber unzufrieden sein, deren Ziel dicht *hinter* und deren Abfahrtsort dicht *vor* der Weichbildsgrenze liegt, weshalb sie muthmaßlich als Fahrgäste verloren gehen. Nicht minder würde der Einheitspreis die Durchführung langer Linien hindern, indem der Unternehmer besser thäte, zwei durch kurze Unterbrechung getrennte Linien zu behalten, als durch deren Verbindung eine Einheitslinie zu schaffen, weil er ersterenfalls zweimal, letzterenfalls nur einmal auf den Einheitspreis zu rechnen hätte. Während jetzt z. B. in Berlin willig für die Strecke: Halle'sches Thor—Behrenstraße und Weidendammerbrücke—Weddingplatz je 10 Pf. bezahlt werden, müßte sich der Unternehmer für die Strecke: Hallesches Thor—Weddingplatz an 10 Pf. genügen

---

[3]) Das Vertheilungsverhältniß oben § 238 II 325, 327[6].

[4]) Dies berücksichtigt z. B. Graz, wo Kinder 6, Erwachsene 10 Kr. zahlen

lassen, sobald ihm der Ausbau des Zwischengliedes unter Ueberschreitung der Straße: „Unter den Linden“ gelingen würde. Dem muthmaßlich hohen Kostenaufwande aus der Gleisverlegung und für die mehr einzustellenden Betriebsmittet stände mithin nicht bloß kein Recht auf Preissteigerung, sondern umgekehrt die Pflicht gegenüber, mit dem halben Preise des jetzigen Ertrages zufrieden zu sein. Daß es unter solchen Umständen zum Ausbaue kostspieliger Bindeglieder noch kommen würde, erscheint fast ausgeschlossen, weshalb die Forderung eines Einheitspreises[5]) für sehr ausgedehnte Orte eher die Entwickelung der Straßenbahnen stören, wie fördern muß.

Den Verfechtern des Einheitspreises für Straßenbahnen kann entgegen gehalten werden, daß z. B. mit der größeren Verbreitung einer Zeitung die Annoncengebühr und mit deren Reichhaltigkeit der Abgabepreis steigt. Das Zeitungslesen und Ankündigungswesen macht heute ein mindestens ebenso nothwendiges und allgemeines Bedürfniß aus, wie das Straßenbahnfahren, sodaß es ebenso sittlich sein müßte, dieselbe Ankündigung für den gleichen Preis in jede beliebige Zeitung einzubringen und für denselben Betrag das Abgeben jeder beliebigen Zeitung zu fordern, wie den Straßenbahneinheitspreis, sodaß die Größe der Auflage und die Vielseitigkeit nicht mehr mitsprechen und Preisaufschläge rechtfertigen dürften. Oder haben vielleicht die Zeitungsverleger ein sittliches Vorrecht, ihr gemeinnütziges Unternehmen zur Ausbeutung des allgemeinen Bedarfs nach neuen Nachrichten und zur Vertheuerung der Ankündigungen durch sie zu verwerthen? Warum dürfen sie vorzugsweise den Aermeren das Lesen guter Zeitungen und die Verbreitung seiner Geschäfts- und Familienanzeigen durch die gelesensten Blätter entziehen?

Daß die meisten Unternehmer bestrebt sind, im Wege des allmählichen Preisherabsetzens den Uebergang zu Einheitspreisen zu suchen, wird durch die Thatsache erwiesen[6]), daß schon fast überall

---

[5]) z. B. in Berlin der Antrag Dinse; Straßenbahn V 529.

[6]) Dies ergiebt die Vergleichung der Ziffern über die Benutzung und über den Ertrag der einzelnen Theilstrecken, weil sie im Zeitenverlaufe in den unteren Klassen stetig steigen, in den oberen (trotz Wegfall der höchsten) stetig fallen, in Verbindung mit dem Unterschiede zwischen der Beförderung und dem Ertrage.

die höchsten Preise fallen gelassen und die Fahrlängen für die niederigeren erweitert sind. Daß man diesen langsamen und vorsichtigen Weg zum Einheitspreise einschlägt, statt auf einmal den Sprung in's Ungewisse zu wagen, entspricht der wirthschaftlichen Lage des Unternehmers, für den er gefahrloser ist, während der Rückzug vom Einheits- zum Theilstreckenpreise kaum wieder zu erreichen sein würde, weil das gesetzliche Preisfestsetzungsrecht oder der vertragsgemäße Preisgenehmigungsvorbehalt leicht zum unüberwindbaren Hindernisse werden würde.

§ 240. Zeitkarten.

In verschiedenen Formen wird die Fahrberechtigung im Voraus auf eine gewisse Fahrtenmenge abgegeben. Man hört von Abonnements, Zeitkarten, Schülerkarten u. s. w. sprechen. Die Ausgabe findet keineswegs bei allen Verwaltungen eine gleiche Bereitwilligkeit[1]): auch weichen die Grundsätze der Handhabung in den einzelnen Betrieben sehr voneinander ab.

Der Abnehmer derartiger Fahrberechtigungen will meist gleichzeitig einen Preisabschlag für jede ihm zustehende Einzelfahrt und die Annehmlichkeit eintauschen, im Einzelfalle der Fahrkartenlösung mit ihren Weitläufigkeiten überhoben zu sein, veranschlagt aber den Nutzen, welchen der Unternehmer aus der Vorausbezahlung des Preises für künftige Fahrten gewinnt, meist viel zu hoch. In Wahrheit sind die Zwischenzinsen aus der Verwerthung der Vorzahlung nur geringfügig, wo sie nicht vielleicht sogar ganz ausbleiben, sodaß der Hauptvortheil für den Unternehmer darin liegt, dem Schaffner die Fahrscheinausgabe zu erleichtern. Umgekehrt setzt er sich der Gefahr eines Mißbrauches der Berechtigung durch

[1]) Dagegen nimmt die Vorliebe der Bevölkerung dafür besonders dann zu, wenn erhebliche Preiserleichterungen gewährt werden. Die Frankfurter Trambahn verausgabte z. B. 1891 11332 Karten für 148163 M. gegen nur 8332 für 114471 M. im Vorjahre. In Offenbach stiegen von 1885 bis 1891 die Zeitkarten von 22 auf 63 bezw. 66, 99, 150, 332 Stück und der Jahreserlös daraus von 488 bis zu 4023 M. Bei der Berliner Pferdebahngesellschaft ist von 1886 bis 1891 indeß kein nennenswerther Zuwachs zu bemerken, indem der Erlös daraus zwischen den einzelnen Jahren nur von 9,63 bis 10,18 % des gesammten Fahrgelderertrages gewechselt hat.

den Abnehmer aus, die erfahrungsgemäß keineswegs sehr gering ist. Andererseits macht jede Erleichterung, welche dem Abnehmer geboten wird, ihn zur Benutzung der Fahrgelegenheit geneigter, wodurch der Fahrgästezuwachs und folgeweise das Betriebsergebniß gewinnt, sodaß es mindestens unrathsam erscheint, aus persönlicher Abneigung grundsätzlich die entgeltliche Ertheilung von Fahrberechtigung im Voraus abzulehnen.

Die gangbarsten Formen sind:

I. Schülerkarten[2]), welche gemeinüblich monatsweise ausgegeben werden und den schulpflichtigen Inhaber berechtigen, die Fahrten zwischen Schule und Haus in benöthigter Menge auszuführen, wobei indeß bisweilen verlangt wird, daß sie durch Mitführung von Schulgebrauchs-Gegenständen den Schulbesuchszweck nachweisen und sich mit minder guten Plätzen im Wagen begnügen müssen. Der Preis pflegt niedrig zu sein, ihre Ertheilung von den Behörden zur Förderung des Schulbesuchs begünstigt zu werden.

II. Polizei-Fahrkarten[3]), welche indeß nur dort vorkommen, wo die Beamten der öffentlichen Ordnung keine Freifahrt genießen, um ihnen gegen Erlegung geringer Monatsbeträge die Wege zwischen Häuslichkeit und Dienstgebäude zu erleichtern, weshalb die Benutzung vielfach an die Bedingung geknüpft ist, daß der Inhaber die Uniform trage.

III. Postbeamten-Karten[4]), welche die Postverwaltung zu dem Zwecke löst, daß deren Inhabern freie Fahrt gewährt wird, sodaß sie gleichsam ein Inhaberpapier werden: die Bezahlung pflegt entweder nach Umfang der Benutzung oder zu festen Preisen auf Grund eines Benutzungs-Voranschlages zu geschehen.

IV. Gewöhnliche Zeitkarten, welche meist persönlicher Natur sind, d. h. nur deren Erwerber die Fahrberechtigung geben, sodaß ihre Uebertragung an Dritte ausgeschlossen wird. Sie wer-

---

[2]) z. B. verausgabte die Große Berliner Pferdeeisenbahn 1891 je zu 3 Mk. 26064 Monatskarten, die Kasseler Straßenbahn 724 Berechtigungsscheine zu je 50 Hin- und Rückfahrten an Schüler. Die Neue Wiener vereinnahmte 1890 5220,75 Fl., 1891 nur 3760 Fl. aus abgegebenen Schülerkarten.

[3]) Die Große Berliner verausgabte 1891 an Polizei- und Magistratsbeamte 11166 Beförderungskarten.

[4]) Ueberwiegend zahlt die Postbehörde ein Pauschale, z. B. in Berlin bei der Neuen Berliner 500 Mk. jährlich. Vgl. oben § 235 II 317.

den bald als Jahres- oder Monatskarten auf Zeit[5]) unbekümmert um die wirkliche Fahrtenzahl ausgegeben, bald für eine genau bezifferte Fahrtenmenge[6]), die dann noch dazu in bestimmter Frist abgenommen sein muß. Hier wie dort wird eine Preisermäßigung gewährt, die in den verschiedenen Betrieben zwischen 6 bis 25 Prozent schwankt[7]). Vereinzelt giebt es daneben Familienkarten, welche an jedes Mitglied der Familie zur Benutzung überlassen oder sogar gleichzeitig, wenn sie auf Fahrtenzahl lauten, von mehreren benutzt werden dürfen. Anderwärts werden Familiengliedern, die zugleich Hausgenossen sind, für ihre persönlichen Fahrten Preisermäßigungen gewährt, wenn das Familienoberhaupt eine solche für sich gleichzeitig mit gelöst hat: diese Vergünstigung erstreckt sich mitunter sogar auf Dienstboten.

V. Arbeiterkarten[8]) sollen den Arbeitern die Zurücklegung des Weges zwischen Wohnung und Arbeitsstätte erleichtern, sind meist nur für besondere Züge, für Hin- und Rückfahrt, bald auf den Tag, bald auf die Woche ausgegeben und sehr billig. Zum Wohle der arbeitenden Klassen ist deren Einführung theils ortspolizeilich, theils von den Stadtgemeinden durch entsprechende Vorbehalte in den Anlagegenehmigungen oder den Einbauverträgen begünstigt[9]).

VI. Freifahrtkarten werden theils an Werkthätige des Unternehmens, theils an Personen außerhalb desselben verabreicht. Nur zum allergeringsten Theile beruht ihre Verausgabung auf Freigebigkeit[10]), sodaß der Unternehmer die den Inhabern gewährte Beförderung ganz unentgeltlich abgeben würde. Denn die Freikarten der Werkthätigen bilden einen Bestandtheil ihres Diensteinkommens,

---

[5]) Bei der Großen Berliner kam es 1891 bereits zu 11 657; die Neue Berliner löste 1891 aus deren Ausgabe 65 909 Mk., die Neue Wiener 1890 = 17 369 Fl., 1891 aber nur 14 107 Fl.

[6]) z. B. Kassel, wo 92 zu 600, 56 zu 50, 14 zu 84 und 427 zu 42 Fahrten gegen 77 820 Mk. ausgegeben wurden.

[7]) In Offenbach beträgt sie 10 %.

[8]) Die Neue Wiener Tramwaygesellschaft verausgabte z. B. 1891 Arbeiterkarten auf der Westbahnlinie zu 3 und 5 Kr., zwischen Schottenring bezw. Sternwartenstraße und Nußdorf zu 4 und 6 Kr., von denen 14 726 bezw. 3694, 12 056 und 3305 benutzt wurden.

[9]) z. B. Frankfurt, München.

[10]) Wegen Stuttgart UnfallsgG § 10 S. 29[11].

wofür die Rechtsprechung in Unfallssachen sie bereits mehrfach erklärt hat, indem der Werth der freien Fahrt als gebührende Naturalleistung auf die baaren Dienstbezüge aufgeschlagen wurde. Der Unternehmer erspart also durch sie Beträge, um welche er sonst das Gehalt erhöhen oder eine Dienstaufwands-Entschädigung zahlen müßte. An Außenstehende ist Freifahrt zuweilen aufgrund von Vorbehalten in den Einbauverträgen oder der Bahngenehmigung zu gewähren, sodaß durch sie einer Verpflichtung genügt wird. Es bleiben mithin bloß die Freikarten aus Höflichkeit oder aus Wohlwollen bestehen, zu deren Ausstellung es ab und zu kommt Erstere pflegen nur selten benutzt zu werden, sodaß der Unternehmer durch sie kaum Einbuße erleidet: letztere gelangen an Personen (z. B. Ordensschwestern), die gegen Geld nicht fahren würden, sodaß auch durch sie kaum Einnahmen verloren gehen. Unter diesen Umständen wird durch Freikarten die Wirthschaftslage des Unternehmens niemals soweit berührt werden, um dessen Bestand zu gefährden, sobald der Fehler vermieden wird, die Berechtigung zur Freifahrt auf die Familienmitglieder und Hausgenossen der Werkthätigen auszudehnen.

§ 241. Uebersteigekarten.

Die Ausgabe von Uebersteigekarten würde für Fahrgäste mit so belegenem Fahrziele vortheilhafter sein, daß es nur durch Benutzung von zwei selbständigen Linien erreicht werden kann, wenn der dafür zu entrichtende Fahrpreis niedriger bemessen wird, als zwei selbständige Theilstrecken kosten. Man begegnet deshalb dem Verlangen nach ihrer Einführung, zu der es bisher indeß nur selten gekommen ist. In Betrieben, wo die Erhebung des Fahrgeldes durch Einwurf in Sammelbüchsen erfolgt und deshalb Zahlungsausweise in Form von Fahrkarten fehlen, sind Umsteigekarten schon aus diesem Grunde ausgeschlossen. In den übrigen bildet die Schwierigkeit, einer mißbräuchlichen Benutzung vorzubeugen, den Hauptbeweggrund für die Nichteinführung; denn die zu verausgabenden Karten müßten den Anfang und das Endziel erkennbar machen, sowie die Zeit angeben, wann die Fahrt begonnen ist, weil anderenfalls die Feststellung unerreichbar ist, ob der Inhaber nicht

vielleicht die eine oder andere Strecke mehr benutzt hat, als ihm erlaubt gewesen wäre, und ob die Weiterfahrt mit dem nächsten Zuge geschah. Fehlt es indeß an sicherer Zeit- und Ortsgrenze, so läuft der Betriebsunternehmer Gefahr, daß der Fahrgast statt einer fortgesetzten Fahrt auf zwei Linien zwei selbständige vornimmt, zwischen deren Schluß und Beginn er anderweite Geschäfte besorgt; dem Betriebsunternehmer fällt dadurch für die zweite abgenommene Fahrleistung das gebührende Entgelt aus.

Zu Uebersteigekarten ist es deshalb meist[1]) nur in Betrieben gekommen, wo der Mindestpreis verhältnißmäßig hoch ist und damit die Gefahr vorliegt, daß das Verlangen einer doppelten Zahlung bei kurzer Benutzung der einzelnen Strecke abschreckend wirken und zu Einnahme-Ausfällen führen würde. Weit sachgemäßer erscheint es, den Grundpreis der Einzelfahrt möglichst niedrig zu bemessen, um so die zusammengesetzte nicht zu vertheuern.

Will man dem Verlangen nach Preisermäßigung gleichwohl entgegen kommen, so dürfte die Ausgabe von Zuschlagskarten[2]) eine weit bessere Form sein, für welche dann der halbe Preis der zweiten Fahrt zu erlegen wäre. Durch Nummern könnte die Stunde der Verausgabung und damit die Zeit ersichtlich gemacht werden, binnen welcher die Zusatzfahrt zu vollenden ist. Da die Zusatzkarte dem Schaffner des späteren Wagens auszuhändigen sein würde, wären Veruntreuungen in dessen Person ausgeschlossen, sodaß nur an Mißbrauch seitens des Fahrgastes gedacht werden könnte, für den der mögliche Vortheil indeß gegenüber der Gefahr, als Betrüger erkannt und bestraft zu werden, verhältnißmäßig zu gering ist.

Uebrigens bietet noch der Umstand einen nicht zu unterschätzenden Ablehnungsgrund gegen beiderlei Karten, daß ihr Empfang den Empfänger zur Fahrt mit dem nächsten Anschlußwagen berechtigt und den Unternehmer zur Beförderung verpflichtet, während die ankommenden Wagen vielleicht vollständig überfüllt sind.

---

[1]) Die Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft giebt solche nur zwischen Lützowplatz und Moabit mit Umsteigeberechtigung am Knie in Charlottenburg aus.

[2]) oder Ergänzungskarten, welche z. B. die Neue Wiener Tramwaygesellschaft zu 2 und 3 Kr. auf der Linie Schottenring bezw. Sternwartenstraße nach Nußdorf ausgiebt.

Mindestens müßten unter mehreren Fahrbewerbern die Inhaber der Berechtigung vor anderen den Vorzug erlangen. Wie soll er ihnen indeß verschafft werden, sobald nicht etwa an den Uebergangsstellen besondere Beamte angestellt sind, welche die Platzfolge regeln und unbedingtes Befolgen ihrer Anordnungen zu verlangen haben? Wie weiter, wenn ihre Entscheidung für unzutreffend gehalten wird oder mehrere Zusammengehörige getrennt werden sollen? Werden dann nicht vielleicht oft Störungen der öffentlichen Ordnung durch unerquickliche Auseinandersetzungen oder Handgreiflichkeiten zu erwarten sein? Deshalb ist sogar zu bezweifeln, ob die Obrigkeit vorsichtig handelt, wenn sie die Einführung vorschreibt oder selbst nur genehmigt, indem solche eher zur Störung der öffentlichen Ordnung als zu deren Sicherung ausschlägt, zumal der wirthschaftliche Nutzen des betreffenden Fahrgastes ziffermäßig so gering sein würde, daß ihm zuliebe weder dem Unternehmer die schwierigen Einrichtungen zuzumuthen sind, welche die Herstellung und Ausgabe von Umsteigekarten unfehlbar verursacht, noch der übrige Verkehr durch den langen Aufenthalt gewinnt, welchen die Bahnwagen an den einzelnen Treffpunkten füglich erfahren müßten.

§ 242. Ausnahmepreise.

Von dem Gebrauche, im Sonn- und Feiertagsverkehre oder zur Nachtzeit höhere Preise oder ungünstigere Beförderungsbedingungen zu stellen, ist man fast allerwärts abgegangen. Allerdings hat weniger der freie Wille des Unternehmers als die behördliche Einwirkung zu diesem Ergebnisse geführt, welches wirthschaftlich nicht einmal besonders ungünstig ausgefallen ist.

I. Im Sonn- und Feiertagsverkehre waren zwei Formen bekannt, unter denen die Preiserhöhung erfolgte, nämlich bald einen Preisaufschlag zu verlangen, bald die Ausgabe von Theilstreckenkarten abzulehnen und damit jeden Fahrgast zum Bezahlen der vollen Fahrt zu zwingen. Beides führte im Erfolge zu einer Ausbeutung der ärmeren Bevölkerung, welche im Sonn- und Feiertagsverkehre einen verhältnißmäßig größeren Bruchtheil als im Werktagsverkehre stellt. Sie wurde der Möglichkeit beraubt, Theilstrecken zu angemessenem Preise zu benutzen, und im Genusse des Vergnügens an Ausflügen vertheuert. Dieser Beweggrund führte

zum behördlichen Verbote der erhöhten Sonntagspreise. Das Fallenlassen der Beschränkung, die volle Strecke bezahlen zu sollen, hat sich sogar wirthschaftlich als vortheilhaft erwiesen[1]).

Nicht minder hat das Aufhören des Sonntagszuschlages zwar den Einzelpreis verkürzt, dagegen die Benutzung so stark gesteigert, daß die bisherigen Einnahmen geblieben sind[2]). Ihnen steht allerdings eine Vermehrung der Selbstkosten gegenüber, weil der vermehrte Verkehr schnellere Zugfolge und vermehrte Züge beansprucht hat. Gleichwohl ist bisher der Beweis noch nicht erbracht, daß diese Mehrkosten den bisherigen Gewinn verschlungen oder wohl gar überstiegen hätten. Würde indeß sogar selbst das wirthschaftliche Ergebniß minder günstig ausgefallen sein, so würde gleichwohl der ethische Gesichtspunkt über den wirthschaftlichen den Sieg davontragen.

II. Nachtfahrten zu höherem Preise abzugeben wie Tagesfahrten, ist an sich umsomehr begründet, als jede Nachtarbeit höher zu lohnen ist, als die Tagesarbeit. Auch fehlt jeder innere Grund, warum die verschiedenen Arten öffentlicher Beförderungsmittel ungleiche Behandlung verdienen, es z. B. bei Droschken und Fiakern natürlich ist, zwischen bestimmten Stunden den Fahrpreis zu verdoppeln, dies aber im Straßenbahnbetriebe unnatürlich sein soll. Nun ist zwar richtig, daß Eisenbahnen die Nachtfahrten in der Regel gleich theuer abgeben wie Tagesfahrten. Dafür werden die Nachtzüge aber auch so gelegt, daß auf ihre volle Besetzung weit sicherer zu rechnen ist als bei Tageszügen, und daß durch Wegfall der untersten Wagenklassen der Einzelpreis für jeden besetzten Platz höher ausfällt. Dies gilt nicht ebenso für Straßenbahnen. Sie sind überwiegend auf die Nachtschwärmer angewiesen, bei welchen eine Preiserhöhung kaum ins Gewicht fällt. Die ärmere Bevölkerung, soweit sie arbeitsam ist, bedarf der Nacht zur Ruhe und wird durch die Aussicht auf billige Beförderung zur Nachtzeit eher

[1]) In Berlin seit 16. Nov 1879, indem 1879 der Sonntagsverkehr durchschnittlich 91 719 Fahrgäste für 15 469,22 Mk. bei 94 795 Personen für 12 411,98 Mk. im Durchschnittsverkehre, dagegen 1880 schon 142 382 Fahrgäste für 20 354,09 Mk. bei 124 645 Personen für 16 052,15 Mk im Durchschnittsverkehre einbrachte.

[2]) In Offenbach wurden die erst am 28. Juni 1885 eingeführten Sonntagsfahrpreise von 15 bezw. 25 Pf. vom 1. Juli 1886 ab für die Vormittage und vom 1. Oktober 1886 ab für die Nachmittage wieder auf 10 bezw. 20 Pf. herabgesetzt.

von der Nachtruhe abgehalten. Dem Gemeinwohle wird mithin durch eingelegte Züge im Ortsverkehre nicht gedient, weshalb für die Behörde eigentlich jeder sittliche Grund fehlt, den Nachtverkehr zu erleichtern und billiger zu gestalten. Wenn nun im Betriebe einzelner Großstädte zwar festgestellt ist, daß die einzelnen nächtlichen Wagen nach Wegfall der Nachtpreise noch immer den gleichen Ertrag liefern wie vorher, weil die Benutzung eine stärkere geworden ist, so ist damit noch immer nicht bewiesen, daß die Unternehmer dadurch keinen Nachtheil erleiden, daß nämlich nicht vielleicht diejenigen Wagen minder gefüllt werden, welche früher als letzte Tageswagen besonders stark benutzt wurden, um den Nachtzuschlag zu sparen. In Berlin trifft das letztere jedenfalls zu[3]), wo der Ausfall durch den Abschlag des Nachtpreises in einem Einnahmeausfalle der vormaligen letzten Tageswagen zum Ausdrucke kommt. Mithin sprechen weder sittliche noch wirthschaftliche Gründe gegen das Erheben eines Nachtfahrtenzuschlages.

III. Während im Eisenbahnbetriebe verschiedene Klassen bei abweichenden Preisen wirthschaftlich zweckmäßig gewesen sind, haben fast allerwärts die Straßenbahnen das Klassensystem als unwirthschaftlich fallen lassen, weil die Zahl der benutzten theureren und besseren Wagentheile zu gering war, um die Kosten ihrer Einrichtung zu decken, indem die billigeren Plätze durch ihre stärkere Benutzung verhältnißmäßig mehr eingebracht haben. Es liegt auch kein wirthschaftliches Bedürfniß vor, für die Reichen billige Fahrgelegenheit zu besorgen, da sie meist eigenes Fuhrwerk besitzen. Aus gleichen Erwägungen würde wirthschaftlich der Vorschlag kaum zu empfehlen sein, Decksitz- und Außenplätze billiger als Innenplätze abzugeben[4]), da sie nur bei ungünstiger Witterung minder gesucht sind, während bei schönem Wetter das Umgekehrte zutrifft.

§ 243. Die Frachtgebühr.

Nur wenige Straßenbahnen befassen sich mit der Güterbeförderung, sodaß die Einnahmen daraus jetzt noch gering sind[1]). Da-

[3]) Oben § 199 II 225—227.

[4]) In Berlin wurde — allerdings vergeblich — den Behörden zugemuthet, solches erzwingen zu sollen.

[1]) Oben § 235 II 317.

gegen widerstreitet solche keineswegs ihrem Wesen. Allerdings würde die Belastung des Straßenkörpers durch einzulegende Güterzüge oder Verlängerung der Personenzüge um die Güterwagen steigen, dafür umgekehrt jedoch eine Entlastung durch andere Güterfahrzeuge eintreten. Daß an eine Verwendung der Straßenbahngleise für die Güterbeförderung schon gedacht ist, beweist die Verpflichtung in einigen Einbauverträgen[2]), während der Nacht gegen angemessene Entschädigung Wagen zur Abfuhr von Straßenkehricht und sonstigen Abfällen zu befördern. Ebenso haben bereits der Berliner Spediteurverein und Eisenbahnverwaltungen Verhandlungen mit Straßenbahnunternehmern angeknüpft, um das Ab- und Zurollen der Bahnfrachtgüter zu besorgen. Der gesetzliche Zwang[3]), auf ihr Verlangen der Postverwaltung Güterbeförderungsdienste zu leisten und das Anbringen von Briefkasten zu dulden, spricht ferner für das Weitergreifen der Erkenntniß, daß der Straßenbahnbetrieb ein für die Güterbeförderung geeignetes Mittel sei. Wo die Unternehmer diesen Geschäftszweig ergriffen haben, hat sich dies gelohnt. Deshalb ist nicht unrathsam, daß die Betriebe besonders dann, wenn die Absatzfähigkeit für Personenbeförderung ihr Höchstmaß erreicht haben wird, zur Vermehrung des Ertrages die Güterbeförderung aufnehmen.

Die beförderten Gegenstände können Personengepäck oder Frachtgut sein. Die Mitnahme des ersteren verlangt entsprechende Einrichtungen in den Personenfahrzeugen[4]) und könnte den Aufenthalt an den Haltestellen behufs dessen Annahme oder Auslieferung verlängern, weshalb eine behördliche Untersagung jedenfalls nicht ausgeschlossen wäre[5]). Die Frachtgüterbeförderung macht die Anschaffung von Gepäckwagen nöthig, die sich durch das Frachtgeld leicht bezahlt machen werden. Dasselbe würde den örtlichen Preisverhältnissen entsprechend zu bemessen sein. Da nun die

---

[2]) z. B. Berlin § 16. Wegen Petersburg Straßenbahn VI 23.

[3]) Preuß. G 28. Juli 1892 § 42. Ueber einen interessanten Versuch der amerikanischen Postverwaltung Straßenbahn VI 5.

[4]) In Bromberg z. B. bereits angebracht.

[5]) In Karlsbad (Böhmen) wird für die vom Bahnhofe bis zum Kaiserbade geplante elektrische Bahn beabsichtigt, die Güterbeförderung auf das Personengepäck zu beschränken nach Straßenbahn VI 17. Für Gepäck erheben Gebühr z. B. Chemnitz, Dortmund, Duisburg, Gladbach, Kassel, Niederwaldbahn.

Kosten der Gepäckbeförderung für den Unternehmer sich auf die Beträge beschränken[6], welche zur Unterhaltung der Triebkraft, Löhnung der Mannschaft, Verzinsung und Tilgung des Anschaffungspreises der Betriebsmittel und Triebkräfte für den Frachtverkehr endlich zum Ersatze der stärkeren Abnutzung des Bahnkörpers aus dessen Mehrbelastung gebraucht werden, ist auf einen Ueberschuß der Frachtgebühr für den Unternehmer selbst dann zu rechnen, wenn sie billig bemessen wird[7].

§ 244. Das Bahngeld.

Dasselbe ist nur zu erreichen, wenn entweder mehrere selbständige Betriebe am nämlichen Orte bestehen oder Privatanschlußgleise eingerichtet sind, weil es nur dann zu einer Benutzung der Gleise und einer hierfür zu erlegenden Gebühr kommen kann. Deshalb haben nur wenige Betriebe Bahngeld erzielt[1]. Streng genommen ist das Bahngeld die für die Mitbenutzung der Gleise zu erlegende Vergütigung, sodaß von einem solchen eigentlich nicht die Rede sein kann, wenn eine Ueberlassung des Schienenweges zur ausschließlichen Benutzung vorliegt, wie z. B. in Dresden seitens der Continental-Pferdebahngesellschaft an die dortige englische Betriebsgesellschaft.

Die Höhe des Bahngeldes ist der gütlichen Einigung der Betheiligten überlassen, sodaß selbst dort, wo das Bahngeld der Eisenbahnen nach gesetzlichen Grundsätzen zu bemessen ist[2], solche keine Anwendung zu finden brauchen. Den Behörden ist überdies nirgends ein endgiltiger[3] Einfluß auf die Festsetzung von Bahn-

---

[6] Bisweilen würde noch eine Abgabe an den Straßeneigenthümer darauf lasten; oben § 167 II 199ff.

[7] In Posen hat z. B. 1891 der Güterverkehr bei 50 221,97 M. Ertrag und 45 602,26 M. Aufwand 4619,71 M. Gewinn eingebracht; in Mülhausen ergab der Güterverkehr 203 022,16 M., der Personenverkehr nur 70 265,15 M., sodaß ihn der erstere fast um das Dreifache überstieg.

[1] Oben § 235 II 317, unten § 254 II 350.

[2] z. B. Preuß. G 3. Nov. 1838 §§ 29, 30.

[3] Vorbehaltlich des Rechtsweges würden in Preußen allerdings die Bahnaufsichtsbehörden die Vergütigung vorläufig festzustellen haben. G 28. Juli 1892 §§ 28, 29.

geld zugestanden[4]), sodaß die bisweilen in Baugenehmigungen enthaltenen Vorbehalte, bei Ausbleiben gütlicher Vereinbarungen dessen Höhe bestimmen zu dürfen, jeder gesetzlichen Grundlage entbehren. Wohl aber können die Straßeneigenthümer diesbezügliche Satzungen vereinbaren.

Bei Berechnung des Bahngeldes wird der Unternehmer die Selbstkosten des Schienengleises unter Berücksichtigung der darauf lastenden Beiträge für Straßenverbreiterungszwecke[5]), den Unterhaltungs- und Verwaltungsaufwand der Bahn nebst deren Zubehör, den erforderlichen Beitrag zur Ansammlung des Erneuerungs- und des Tilgungsfonds einzustellen und die Mehrabnutzung zu berücksichtigen haben, welche die steigende Belastung des Unterbaues verursacht. Er wird ferner den Mehraufwand veranschlagen müssen, welchen die Unterhaltung des Straßenpflasters ihm verursacht hat. Läßt er sich am Ersatze dieser Beträge dergestalt genügen, daß beide Unternehmer sie nach Verhältniß des bezüglichen Benutzungsumfanges gemeinsam aufbringen, so deckt er bloß seine Unkosten, verliert dagegen die Verzinsung seiner Kapitalseinlage und den Unternehmergewinn. Insofern er indeß auf beides Anspruch hat und die Wirthschaft auf dessen Erlangung gerichtet sein soll, wird er einen entsprechenden Aufschlag als Gegenwerth für den Verlust an Fahrgeld fordern dürfen, welcher ihm durch die Mitbenutzung naturgemäß erwächst[6]). Derselbe wird mindestens die handelsgebräuchlichen 6 % erreichen müssen, bei sehr ergiebigen Betrieben wohl aber der bisherigen durchschnittlichen Nutzung entsprechen dürfen. Daß im Rechtswege derarte Forderungen für

---

[4]) z. B. Preuß. G 28. Juli 1892 § 14[3], Bayr. V 20. Juni 1855 § 10[6] sprechen nur von Feststellung der Beförderungspreise.

[5]) Solche beeinflussen die Höhe der Selbstkosten; so lasten z. B. in Berlin auf der kurzen Strecke von der Leipziger- bis zur Poststraße der Aufwand für Erwerb und Niederlegung der Spittelkirche und 600000 M Zuschuß für die Verbreiterungskosten des Mühlendammes, sodaß jedes einzelne Meter Gleis theurer zu stehen kommt als z. B. zwischen Pankow und Nieder-Schönhausen. Würde für beide Stellen das Bahngeld gleich hoch sein müssen, so läge darin eine Unbilligkeit entweder für den Eigenthümer bei zu niedriger Bemessung oder für den Mitbenutzer, wenn für den Benutzer der zweiten Strecke die Kosten der Ersteren die Grundlage bilden sollen.

[6]) Nur aus dieser Erwägung stellt es eine Betriebseinnahme her, eigentlich gebührt es dem Bahneigner als Ausfluß des Eigenthums.

ungebührlich erklärt werden könnten, ist unwahrscheinlich, weil der Richter schwerlich die Grundsätze wird verleugnen dürfen, welche für die Bemessung der Entschädigung bei Zwangsenteignungen ihm zur Richtschnur seines Urtheils gegeben sind.

B. Nebeneinkünfte der Straßenbahnen.

§ 245. Einnahmen aus Ankündigungen.

Fast allgemein werden daraus Einnahmen zu erzielen versucht, daß die Straßenbahnwagen zu Ankündigungen (Annoncen und Reklamen) gegen Bezahlung hergegeben und verwerthet werden[1]). Solches geschieht in unterschiedlichem Umfange. Bald begnügt man sich mit Verwerthung des Wageninneren, bald giebt man auch einzelne Fensterscheiben zu Aufschriften her, bald enthält sogar das ganze Wagenäußere Ankündigungen und werden überdies Tafeln mit Inschriften auf den Wagendachungen stehend angebracht. Mit dem räumlichen Umfange, welcher zur Aufnahme von Ankündigungen überlassen wird, wächst naturgemäß die daraus erzielbare Gebühr, sodaß der größere Vermögensvortheil des Unternehmers in der möglichst vollständigen Ausnutzung aller dazu brauchbaren Wagentheile liegt.

Das Schönheitsgefühl findet bei Freigabe der äußeren Wagenwandungen zu Inschriften seine Rechnung nicht, weil jede einzelne Ankündigung zur Unterscheidung von der anderen und um die Aufmerksamkeit auf sie zu lenken, in möglichst grellen, abstechenden Farben ausgeführt wird. Nicht minder kann durch Inhalt und Form gegen Anstand und Sitte verstoßen werden, weshalb die Polizei[2]) nicht ohne innere Berechtigung den Ankündigungen in Straßenbahnwagen ihre Aufmerksamkeit zuwendet und sie vielfach beschränkt. Insbesondere ist eine Vermehrung der Unfälle dadurch nicht ausgeschlossen, daß jemand im Bestreben, am Wagenäußeren angebrachte Ankündigungen zu lesen, rollenden Wagen zu nahe kommt oder dicht neben denselben mitläuft. Durch Beschreiben der

---

[1]) Oben § 235 II 317; v. Lindheim 66.

[2]) Oben §§ 196 III, 200 VI II 221, 231.

Wagenscheiben wird einerseits deren zur besseren Lüftung zweckmäßiges Oeffnen abgeschnitten, andererseits das Durchsehen nach der Straße erschwert.

Sind aber unverkennbare Belästigungen der Fahrgäste nicht ausgeschlossen, kann infolge zunehmender Unfallsgefahr die Höhe der zu deren Ausgleiche benöthigten Haftpflichtsabfindung steigen, so werden schon wirthschaftliche Erwägungen im Einzelfalle zur Prüfung führen müssen, ob die Einkünfte aus den Ankündigungen thatsächlich einen Vortheil herstellen oder die Einschränkung in Ausdehnung der aufzunehmenden Ankündigungen das Richtige trifft. Mithin darf nicht ohne Weiteres einer Betriebsverwaltung daraus der Vorwurf der Unwirthschaftlichkeit gemacht werden, daß sie die Aufnahme von Ankündigungen und Anpreisungen ablehnt oder stark beschränkt, wodurch sie allerdings auf erzielbar gewesene Gebühren verzichtet. Die schuldigen Rücksichten gegen die Allgemeinheit, welche durch weitere Aufnahme von Ankündigungen verletzt werden können, sind vielleicht höher zu veranschlagen als die Eingänge aus der Aufnahmegebühr[3]). Daneben ist nicht einmal ausgeschlossen, daß das durch allzuviele Inschriften verunstaltete Wagenäußere auf einen Theil der Bevölkerung abstoßend wirkt, welcher dadurch als Abnehmer von Beförderungsleistungen verloren geht, sodaß der Gebühr aus Ankündigungen sehr wohl ein Ausfall an Fahrgeld gegenübertreten kann.

Die erzielbaren Beträge für Aufnahme von Ankündigungen und Anpreisungen, welche in den Geschäftsberichten unter Plakatmiethe angegeben zu werden pflegen, sind allerwärts im Verhältnisse zu dem Fahrgelder-Ertrage höchst geringfügig, sodaß sie für das Wirthschaftsergebniß selbst dort keinen nennenswerthen Einfluß üben, wo einerseits das Ankündigungswesen unbegrenzt und andererseits der Betrieb ein schwacher ist.

§ 246. Vertrieb von Bedarfsgegenständen.

I. Für fremde Rechnung Zeitungen und Bücher durch die Betriebsmannschaft an die Fahrgäste theils gegen Betheiligung an

---

[3]) Sie wechselte 1886 in England auf den Fahrkilometer bei Pferdebahnen zwischen 0,91 bis 1,11, bei Dampfbetrieben zwischen 0,78 und 1,43 und betrug im Durchschnitt dort 1,04, hier 1,017 cent. So nach Lindheim 64.

dem daraus zu erzielenden Gewinne, theils gegen eine feste Gebühr zu vertreiben, pflegt abgelehnt zu werden. Die aus einem solchen Vertriebe erzielbaren Einkünfte würden dem Betriebsunternehmer zwar zugute kommen, ohne einen Gegenaufwand zu verursachen, sodaß manche in der Ablehnung das Aufgeben eines sicheren Gewinnes und eine Schmälerung der Betriebsüberschüsse sehen wollen. Gleichwohl ist der Verzicht auf diese Einkünfte kein wirthschaftlicher Fehler, zumal sie kaum einen nennenswerthen Betrag liefern, da der Absatz muthmaßlich nur gering sein wird; denn einerseits dauert die Fahrt des Einzelnen zu kurz, um das Bedürfniß nach Unterhaltung durch Lesen zu wecken, andererseits bietet der häufige Wechsel der Mitfahrgäste schon eine gewisse Unterhaltung. Ueberdies sind allerwärts die Bahnbediensteten bei starkem Verkehre durch andere Dienstverrichtungen reichlich in Anspruch genommen, sodaß sie durch Uebertragung des Vertriebes überbürdet werden würden; bei schwachem Verkehre ist aber auf lohnenden Absatz von Vertriebsgegenständen nicht zu rechnen. Ferner sind mannigfache Unzuträglichkeiten zu erwarten, welche leicht zu namhaften Aufwendungen führen, indem bessere Beleuchtung[1]), um das Lesen zu ermöglichen, das Entfernen zurückgelassener Zeitungen und ähnliches verlangt werden würde. Muthmaßlich würde sogar die Aufsichtsbehörde gegen den Vertrieb von Gegenständen, der mit dem Beförderungsgeschäfte höchst lose zusammenhängt, Einspruch erheben, da die allgemeine Ordnung und Sicherheit dadurch gestört werden kann, daß im Bestreben, einen möglichst hohen Absatz zu erzielen, die Schaffner den Fahrgästen durch zudringliche Anpreisungen lästig fallen. Eine rechtfertigbare Ausnahme macht bloß der Vertrieb von Fahrplanbüchern, deren möglichst weite Verbreitung im Nutzen des Unternehmers und deren leichter Bezug in diesem der Bevölkerung und der Fremden liegt.

II. Gleiches gilt hinsichtlich des Vertriebes anderweiter Handelsgegenstände, wie Obst, Cigarren u. s. w., deren Verbrauch während der Fahrt theils zur Verunreinigung und zu Verkehrsgefahren, theils zur Uebertretung des gebräuchlichen[2]) Rauchverbotes

[1]) Oben § 200 V II 230, unten § 271, Straßenbahn V 529.
[2]) Oben §§ 32, 197 I 76 II, II 224.

führen kann. Dagegen duldet der Vertrieb von **Eintrittskarten** zu Schaustellungen, Bädern und ähnlichen Anstalten[3]) eine abweichende Behandlung. Wird zwar der hieraus erzielbare Gewinn meist nur gering sein, sodaß er die mit dem Vertriebe verbundene Mühewaltung kaum lohnt, so sind andererseits die Vortheile, welche den Fahrgästen durch Vermeiden der Unzuträglichkeit geboten werden, an den meist überfüllten Schaltern zum Verkaufe von Eintrittskarten solche erst lösen zu müssen, für dieselben so werthvoll, um ihretwegen unter mehreren verfügbaren Fahrgelegenheiten diejenige zu bevorzugen, welche bei gleich hohem Beförderungspreise den Verkauf der Eintrittskarte gleich mitbesorgt. Dem geringen Nutzen aus der Verkaufsgebühr tritt also die vermehrte Absatzfähigkeit der Beförderungsleistungen als weiterer Vortheil hinzu, woraus sich die Bereitwilligkeit der Betriebsunternehmer erklärt und rechtfertigt, deren Vertrieb zu übernehmen, während umgekehrt dessen Ablehnung ein wirthschaftlicher Fehler sein würde.

§ 247. Aufstellung von Automaten.

Durch die Aufstellung von Automaten gegen Entgelt die Betriebseinnahmen zu erhöhen, geschieht bisher nur selten[1]); die daraus erzielten Einnahmen sind äußerst gering[2]), sodaß der Reiz zur Nachahmung besonders dort fehlt, wo ein ausgebreiteter Betrieb die Betriebsunternehmer und Betriebsleiter ohnedies schon stark in Anspruch nimmt, und ihnen die mit der Beaufsichtigung der Automaten und dem Abrechnungsgeschäfte verbundene Mühewaltung nicht mehr zuzumuthen ist.

Aufgestellte Automaten werden zur Zeit nur in oder vor den Wartehallen bezw. Stationsgebäuden angetroffen und pflegen für den Vertrieb von Näschereien, Wohlgerüchen, Cigarren und ähnlichen Gegenständen bestimmt zu sein. Sie dienen also weniger einem empfundenen Bedürfnisse nach den durch sie feilgehaltenen

---

[3]) z. B. werden in Berlin Eintrittskarten zur Flora und wurden zur Ausstellung und zum Schützenfest, ebenso werden auf dem Lido bei Venedig solche zu den Bädern mitverkauft.

[1]) z. B. Nerobergbahn, Offenbach.

[2]) In Offenbach betrugen sie 1888/89 nur 21,92 Mk., 1889/90 erst 23,47 Mk.

Gegenständen, als sie bezwecken, die Langeweile der auf die Abfahrt Wartenden auszunutzen und diese zu einem überflüssigen Aufwande zu verlocken, weshalb bei starkem Verkehrsandrange und schneller Zugfolge erfahrungsgemäß ihr Ertrag geringer ausfällt als bei langen Wartezeiten. Wird nun zwar die Verwerthung überflüssigen Raumes zur Erzielung der Aufstellungsgebühr oder einer Gewinnsbetheiligung aus dem Automatengeschäfte nicht unzulässig sein, so verdient gleichwohl nicht etwa umgekehrt die Ablehnung dieses Geschäftszweiges den Vorwurf der Unwirthschaftlichkeit, welcher bisweilen in Fällen erhoben worden ist, wo abgelehnt wurde — was übrigens bisher ausnahmslos geschehen ist —, Automaten im Inneren der Wagen oder auf den Außenplätzen anzubringen, damit sie während der Fahrt benutzt werden könnten. Denn abgesehen von der Belästigung der übrigen Fahrgäste durch die, welche behufs seiner Benutzung entferntere Plätze verlassen und sich an ihn herandrängen, werden die besetzbaren Wagenplätze durch das Aufstellen eines Automaten nach Zahl verringert oder nach Raum verengt werden, was behördlicherseits nicht geduldet zu werden braucht.[3]) Daß der dadurch zu erwartende Ausfall am Fahrgelde bei starkem Verkehre die erzielbare Automaten-Einnahmegebühr[4]) übertreffen wird, ist anzunehmen.

Wird aber bei dem wahrscheinlichen Ueberragen des denkbaren Fahrgelderausfalles gegen die erzielbaren Aufstellungserlöse der wirthschaftliche Erfolg des letzteren mindestens fraglich sein, so hat überdies nicht unberücksichtigt zu bleiben, daß die Bahnaufsichtsbehörden zweifellos befugt sein würden, dem Aufstellen von Automaten zu widersprechen, wenn sie daraus Verkehrsstörungen oder wenigstens Belästigungen der Fahrgäste erwarten.

Aus diesen Erwägungen ist bei dem heutigen Stande der Verkehrsverhältnisse für absehbare Zeit aus dem Anbringen von Automaten in den Straßenbahnfahrzeugen, oder aus deren namhaften Vermehrung an den Haltestellen bezw. in den Wartehallen, auf einen lohnenden Erwerb und eine bemerkenswerthe Steigerung der Betriebseinkünfte nicht zu rechnen[5]).

[3]) Oben § 196 II 220.

[4]) Sie wird vielleicht durch die Gewerbesteuer verschlungen.

[5]) Dagegen ist vielleicht nicht ausgeschlossen, daß nach dem Vorbilde in Ver-

§ 248. Verwerthung von Abfällen.

I. Bei Pferdebetrieb bildet der Erlös für den gewonnenen Dung eine regelmäßige Einnahme, deren Zifferbetrag durch die Zahl der Pferde, die Art der Streu (Stroh oder Torf), die Absatzmöglichkeit bestimmt[1]) wird. Wenngleich der erzielbare Preis bei Torfstreu niedriger als bei Strohunterlagen ist, wird dies für die Wahl unter den verschiedenen Streuformen noch nicht den Ausschlag geben dürfen, indem vielmehr die Beschaffung des einen Streumaterials vielleicht billiger oder sein Gebrauch für die Gesundheitsverhältnisse vortheilhafter ist als des anderen[2]).

II. Nicht minder wird es hier regelmäßig zu verbrauchten Hufeisen kommen, deren Verwerthung einen Ertrag liefert, um den sich die Kosten des Hufbeschlages mindern.

III. Bei dem Auswechseln von Schienen, Instandhalten der Wagen, Ausbessern von Geschirren entstehen gleichfalls Abfälle, deren Wiederverwendung für den Unternehmer ausgeschlossen ist, während sie für Dritte Werth haben und durch Verkauf an sie einen Ertrag abwerfen, der meist unter »verschiedene Einnahme« gebucht wird, aber gegen den Aufwand für die entsprechenden Leistungen zu verrechnen sein würde.

IV. Hier findet auch der Erlös für abgetragene Dienstkleider, ausgemusterte Geschirre und ähnliche Ausrüstungsgegenstände seine Berücksichtigung. Bezüglich der ersteren halten Unternehmer, welche ihren Leuten, sobald sie Dienstkleidung tragen, freie Fahrt für außerdienstliche Zwecke gewähren, zur Vermeidung eines Mißbrauches rathsam, den Erwerbern deren Weitervertrieb am Betriebsorte zu untersagen. Solches bewirkt zwar ein Fallen des Preises, doch

---

lin, wo die Ausgabe von Bahnsteigkarten durch Automaten geschieht, künftig Automaten zum Vertriebe von Fahrkarten in den Wagen aufgestellt werden, um dem Schaffner die Fahrgeldereinnahme zu entziehen. Ihre Einrichtung würde dann aus Rücksichten für den Verkehr und zur Verbesserung von Betriebseinrichtungen erfolgen, sodaß etwaige Raumbeschränkungen und deren Nachtheile aus der Erwägung zu beurtheilen wären, in welchem Verhältnisse sie zu den erwarteten Betriebsverbesserungen stehen. Nur bei Bahnen mit Einheitspreisen würde die Einrichtung durchführbar erscheinen.

[1]) Zifferbeträge oben § 235 II 317.

[2]) Unten die Uebersicht in § 261 II 368.

wird der dadurch verursachte Ausfall durch die Sicherheit, daß keine Unbefugte in größerer Menge ohne Fahrgeld die Wagen benutzen, und durch den Wegfall der Nothwendigkeit aufgewogen, zum Hintertreiben derartiger Hinterziehungen kostspielige Kontrollen einzurichten.

V. Ausgemusterte Pferde, dienstuntaugliche anderweite Zugkräfte oder Wagen werden zwar auch gemeinüblich freihändig oder durch Versteigerung veräußert, doch pflegt der Erlös daraus entweder von dem Buchwerthe der bezüglichen Posten abgesetzt oder etwaigen Tilgungs- bezw. Erneuerungsfonds für die fraglichen Gegenstandsgattungen gutgebracht, also zur Kapitalstilgung verwendet zu werden, was durchaus sachgemäß geschieht.

§ 249. Miethserträge.

Dieselben werden gewonnen[1]) aus der Abgabe von Wohnungen oder der Verwerthung von Räumlichkeiten zur Unterkunft der Bahnbediensteten während ihrer dienstfreien Zeiten.

I. Die erstere Erwerbsart ist wirthschaftlich richtig ohne Unterschied, ob überflüssige Gelasse abgegeben oder besondere Dienstwohnungen hergestellt werden[2]). Es ist auch gleichgiltig, ob für die Wohnung ein fest vereinbarter Betrag zu erlegen ist oder sie als Theil des Diensteinkommens gewährt wird, dessen Baarbezug dadurch um den entsprechenden Werth erhöht wird, weil in beiden Fällen ein Vermögensvortheil für den Unternehmer aus der überlassenen Wohnung vorliegt. Sobald der Miethspreis hinter der ortsüblichen Höhe zurückbleibt, wird gleichzeitig die Lage des Unternehmers und des Bediensteten verbessert, weil ersterer über seine Leute im Dringlichkeitsfalle leichter verfügen kann und letztere billiger wohnen. Für den Unternehmer ist der Vorbehalt zweckmäßig, daß mit Aufhören des Dienstverhältnisses das Wohnungsrecht erlischt, um einerseits für den Dienstnachfolger die Wohnung frei zu

---

[1]) Ziffern oben § 235 II 317; vergl. § 222 II 289[2] und unten § 271.

[2]) Einzelne Betriebe haben Kapital, z. B. die Wiener Tramwaygesellschaft 103000 Fl., in Zinshäusern angelegt. Hier handelt es sich um eine Kapitalsverwerthung und keine Betriebseinnahme.

bekommen und andererseits keine Fremden auf den Bahnhöfen dulden zu brauchen.

II. Die zum Aufenthalte der Bediensteten bestimmten Räumlichkeiten behufs des Schankbetriebes zu vermiethen, ist unrathsam. Denn der Miether wird naturgemäß bestrebt sein, möglichst viel herauszuschlagen, die Anwesenden zur Abnahme seiner feilgehaltenen Waaren zu bestimmen und seine Kunden vor denen zu bevorzugen, welche nichts verzehren, sodaß letzteren der Aufenthalt darin verleidet wird Ueberdies werden die einzelnen Waaren um so viel theurer abzugeben sein, als die Betriebskosten durch die Miethe einen Aufschlag erfahren. Endlich wird dem Miether nicht zu verwehren sein, Fremde in seine Schankstätte aufzunehmen. Alle diese Uebelstände fallen weg, wenn die Gelaße unvermiethet bleiben. Denn glaubt man den Vertrieb von Lebensmitteln dort nicht ausschließen zu sollen, so wird der Unternehmer doch einen größeren Einfluß darauf behalten, daß sie reichlicher und von besserer Güte verabreicht werden, wenn er die Bezugsquellen selbst bestimmt und den Bediensteten die Wahl des Geschäftsführers überläßt, als wenn er dies alles als Erwerbsunternehmen Jemandem überträgt. Kommt dazu, daß die Miethsverträge für Schankstätten[3]) meist nur gering ausfallen, so wird durch den Verzicht auf sie die Ergiebigkeit seines Betriebes leiden.

§ 250. Die Einnahme aus Nebenbetrieben.

Nebenbetriebe sind höchstens für Unternehmungen von so geringem Umfange rathsam, daß die mit ihrer Wahrnehmung verbundenen Geschäfte ohne allzugroße Ueberlastung mitbesorgt werden können und nicht etwa die Uebersichtlichkeit verloren geht. Selbst dann noch sind sie auf verwandte Geschäftszweige zu beschränken. Gegenwärtig ist es vornehmlich zu folgenden Nebenbetrieben gekommen:

I. Unternehmer von Pferdebahnen betreiben bisweilen Fuhrgeschäfte, theils zur Personen- theils zur Güterbeförderung, theils

---

[3]) Oben § 218 II 276. Vergl. §§ 235, 256 II 317[10], 360[2].

zur Leichenbestattung[1]). So z. B. die General-Omnibus-Compagnie in Paris[2]) gleichzeitig die Ortsvermittelung durch Omnibusse und durch Pferdebahnen, von denen drei Linien ihr vornweg genehmigt, sechs von deren Genehmigungsempfängern und neun von der Stadt Paris übertragen sind, welche zusammen 116,297 km Baulänge haben. Ebenso unterhält die Berliner Dampfstraßenbahn Omnibusse zur Verbindung ihrer an der Stadtgrenze belegenen Abfahrtstellen mit dem Inneren Berlins[3]) und Stuttgart solche nach Prag[4]). Das Lohnfuhrgewerbe wird in weiterem oder geringerem Umfange von sehr vielen Unternehmern[5]) betrieben, um einerseits ihre Pferde an den minder verkehrsreichen Tagen zu beschäftigen, andererseits um ihre über den Bahnbedarf hinausgehenden Stallungen und regelmäßig unverwendbare Mannschaft besser auszunutzen. In Posen deckt das Güterabfuhrgeschäft die Ausfälle, welche der Bahnbetrieb verursacht[6]).

II. Die zum Eigenbetriebe hergerichtete Waage wird Dritten gegen Entgelt zur Benutzung überlassen. Dies ist zwar ohne besondere Mühewaltung ausführbar, doch können durch die fremden Fahrzeuge und deren Führer auf den Bahnhöfen Unzuträglichkeiten bereitet werden. Dies ist an Orten, wo ein starker Verkehr stattfindet, öfters störender für das Unternehmen, wie die an sich meist nur geringen[7]) Waagegebühren auf Hebung der Einnahmen wirken, weshalb in der unterbliebenen Ausnutzung der Waage durch Ueberlassung an Dritte noch keine Mißwirthschaft zu liegen braucht.

III. Während einzelne Unternehmer Arbeitsfuhrwerk für Straßenreinigungszwecke stellen oder mit ihrem Gespanne dem Feuerlöschwesen dienen, halten andere umgekehrt jedes derartige Unternehmen für so unverträglich mit dem Bahnbetriebe, daß sie das für ihren Bedarf benöthigte Arbeitsfuhrwerk und die dazu gehörigen

---

1) z. B. Mailand; oben § 235 II 317[12].

2) v. Lindheim 78—80.

3) 1891 hat sie im Omnibusbetrieb 2000000, im Bahnbetriebe nur 600000 Personen befördert.

4) einem Vororte; Haftpflicht § 1 S. 8[19]; v. Lindheim 53[29, 30].

5) z. B. Chemnitz.

6) Bisweilen ist umgekehrt der Bahnbetrieb das Nebengeschäft eines Fuhrwerksunternehmers, z. B. in Köpenick, Wittenberg.

7) Oben § 235 II 317[4, 10].

Leute von Dritten miethen[8]). Das erstere ist wirthschaftlich richtiger, weil die wochentäglich im Arbeitsfuhrwerke beschäftigten Personen und Pferde für den verstärkten Sonn- und Feiertagsverkehr verwendbar bleiben.

IV. Die Einführung des elektrischen Betriebes eröffnet die Gelegenheit zu einem lohnenden Nebenbetriebe zwecks besserer Ausnutzung seiner Kraftmaschinen und Leitungsanlagen durch Uebernahme der Straßenbeleuchtung, von der bereits bisweilen (z. B. Offenbach) Gebrauch gemacht wurde. Ueberwiegend wird deshalb in Deutschland bei Neuerrichtung von Straßenbahnen die Frage mit in das Bereich der Erwägung darüber gezogen, welche Triebkraft zu wählen sei, ob elektrische Straßenbeleuchtung besteht oder geplant ist, also entweder dem Bahnunternehmer ein Absatzfeld für Elektrizität zu Beleuchtungszwecken oder eine Bezugsquelle der elektrischen Triebkraft durch die Beleuchtungs-Kraftmaschinen geboten ist. Entsprechende Verhältnisse werden auch bei Wahl der Gaskrafttriebwerke mitsprechen können.

V. Die Ausdehnung des Betriebes eigener Werkstätten und Beschlagsschmieden zur Befriedigung fremden Bedarfes und die Ausführung fremder Hoch- oder Tiefbauten durch seine Techniker haben die Unternehmer thunlichst zu unterlassen, weil sie dadurch leicht die Uebersicht über ihren Hauptbetrieb verlieren. Für die Techniker und Werkstättenvorsteher mag die Arbeit für Fremde verlockend und lohnend sein, für den Unternehmer birgt sie indeß die Gefahr, daß dadurch seine eigenen Arbeiten zurückgesetzt und vernachlässigt werden, ohne daß der eingehende Arbeitslohn solche aufzuwiegen vermag.

Alles in Allem genommen sind Nebenbetriebe höchstens für solange rathsam, bis der Hauptbetrieb lebensfähig und ergiebig geworden ist, während sie darüber hinaus besonders dann zu unterbleiben haben, wenn nicht etwa, wie z. B. bei Abgabe von Leuchtkraft, ein Erzeugniß veräußert wird, für dessen Herstellung keine nennenswerthen selbständigen Anschaffungen oder Mühewaltungen nöthig sind.

---

[8]) z. B. die Große Berliner Pferdeeisenbahn Aktiengesellschaft für Bau- und Fouragezufuhr; in Petersburg ist die Besorgung der Müll- und Schneeabfuhr durch die Straßenbahn verbreitet nach Straßenbahn VI 23.

§ 251. Anderweite Nebeneinnahmen.

Verschiedene veröffentlichte Geschäftsberichte setzen Einnahmebeträge ein, welche aus dem Verkaufe von Fundsachen, aus Strafgeldern und aus vereinnahmtem Schadensersatze herrühren. Dieselben haben keinen Anspruch darauf, als Betriebseinnahmen zu gelten.

I. Wenngleich die in Straßenbahnfahrzeugen zurückgebliebenen Gegenstände von der Begleitmannschaft dem Unternehmer abzuführen sind und im Wege des Aufgebotsverfahrens ihm eigenthümlich zugeschlagen werden dürfen, soweit deren Eigenthümer sich nicht meldet[1]), so ist gleichwohl kaum angezeigt, den Erlös aus deren Verwerthung für sich zu verwenden, während eigentlich dem betreffenden Bediensteten der Gegenstand gebührt. Deshalb ziehen viele Verwaltungen es vor, diese Beträge den Unterstützungskassen zuzuweisen, welche für ihre Leute eingerichtet sind, worin keineswegs eine sachwidrige Verfügung über die betreffenden Beträge zu erblicken ist.

II. Strafgelder, welche für Ordnungswidrigkeiten den Angestellten auferlegt werden, zur Erhöhung der Betriebseinkünfte zu verwenden, ist bisweilen gesetzlich abgeschnitten, wo eine ausgedehnte Arbeiterfürsorge besteht, indem sie dort den Betriebskrankenkassen zuzuführen sind, und jedenfalls unrathsam, weil es Mißstimmung hervorruft und leicht dazu verleitet, eigennütziger weise die vertragsgemäß erlangte Strafgewalt zu sehr auszubeuten.

III. Anders steht es mit etwaigen Vertragsstrafen wegen Verzuges in Erfüllung schuldiger Verbindlichkeiten oder des Arbeitervertragsbruches[3]), weil diese den Gegenwerth für den Schaden herstellen, welcher durch das vertragswidrige Verhalten verursacht ist, und deshalb anstelle des verlorenen Gewinnes einzusetzen sind. Ebenso gebühren dem Betriebe diejenigen Beträge, welche von Urhebern eines Zusammenstoßes oder Unfalles in Ersatz des entstandenen Schadens oder zur Vergütigung gezahlt oder Haftpflichtsabfindungen beigetrieben werden.

---

[1]) Oben §§ 83, 108 I 250 ff., 330 ff.

[2]) GwO § 134 b[4].

[3]) GwO §§ 119 a, 124 b, 133 c.

§ 252. Kursgewinn und Zinsen.

I. Diejenigen Beträge, um welche der Werth von Anlagepapieren gestiegen ist, die zu Sicherheitsbestellungen oder als Rücklagen erworben sind, als Betriebseinnahmen zu behandeln, ist völlig sachwidrig. Denn die betreffenden Beträge können im Zeitenverlaufe mit dem Preisrückgange wieder schwinden und sind thatsächlich erst gewonnen, wenn es zum Verkaufe gekommen sein wird. Werden sie in dem einen Jahre als Betriebsgewinn behandelt, so zwingt dies in einem späteren künstlich den Betrag als Betriebsausgabe zu behandeln, um welchen dann vielleicht wegen Preisrückganges die Anlagepapiere billiger einzusetzen sind

II. Zinsen werden entweder aus denjenigen Beträgen gewonnen, welche der Betrieb abgeworfen hat und bis zur Verausgabung nutzbar angelegt sind, oder sie rühren aus Kapitalsansammlungen her. Nur die ersteren gebühren dem Betriebe, während die letzteren unabhängig von dessen Ergiebigkeit gezogen werden und deshalb als Vermögensnutzung besonders zu behandeln sind.

II. Die Betriebsausgaben.

§ 253. Leitende Grundsätze für dieselben.

Das Gedeihen der Straßenbahnen hängt hauptsächlich von einem sparsamen[1]) Betriebe ab. Dagegen ist nicht jede Vermeidung von Ausgaben wirthschaftlich richtig und für die Entwickelung des Unternehmens günstig. Vielmehr sind die Ausgaben zu unterscheiden in nothwendige, welche stetig wiederkehren und zur Erreichung seines Zweckes unvermeidlich sind, in nützliche, welche entweder nur unter gewissen besonderen Verhältnissen eintreten oder doch wenigstens unterbleiben könnten, wenngleich sie immerhin noch einen gewissen Nutzen schaffen, in überflüssige, die zwar zum Zwecke der größeren Annehmlichkeit der abzugebenden Beförderungs-

---

[1]) Von Heede in Verh. des Preuß. Abg. 1892 S. 1315.

leistung dienen, ohne jedoch einen wirklichen Nutzen herbeizuführen, endlich in **uneigentliche**, welche weniger dem Betriebe, als sonstigen Geschäften des Unternehmers zugute kommen.

Die einzelnen für einen Straßenbahnbetrieb zu leistenden Ausgaben werden also in eine dieser vier Gattungen zu bringen sein; nach ihr bestimmt sich die Wirkung, welche eine dabei geübte Sparsamkeit für die Förderung oder Schädigung des Unternehmens haben würde. Man wird nicht fehlgreifen, den nothwendigen Betriebsausgaben denjenigen Aufwand zuzurechnen, ohne welchen die Beförderungsmöglichkeit abgeschnitten ist, also die Beiträge zur Verzinsung, Tilgung und Unterhaltung des Schienenweges, die Bahnmiethe, die Straßenbenutzungsgebühr, die Kosten der Triebkraft, die Löhnung der Betriebsmannschaft, die Instandhaltung der Betriebsmittel. Zu den nützlichen Ausgaben werden u. a. die Kosten der Bahn- und Wagenbeleuchtung, der Wagenheizung, der Versicherung gegen Feuer- und Unfallsschäden zu rechnen sein. Alle übrigen fallen theils unter die überflüssigen, welche indeß bisweilen aus Anstands- oder Billigkeitsrücksichten rathsam sind, theils unter die uneigentlichen Betriebskosten.

Naturgemäß muß das Bestreben darauf gerichtet sein, die Kostenhöhe unter der Ertragshöhe[2]) zu halten, weil anderenfalls Fehlbeträge entstehen, welche schließlich zur Einstellung oder zum Verfalle

---

[2]) Oben §§ 158, 159 II 83—92. Uebrigens liegen die Verhältnisse der außerdeutschen Straßenbahnen keineswegs besser. Vielmehr haben nach amtlichen Nachrichten von 25 der vorzüglichsten Trammaygesellschaften in Großbritannien die Ausgaben gegenüber den Einnahmen nur bei drei weniger als 70 %, bei 13 über 80 % betragen, bei drei sogar 90 % überschritten, bei den restlichen sechs zwischen 70 bis 80 % ausgemacht (K. Hilse: Verstadtlichung § 22 S. 66). Für Oesterreich beziffert eine amtliche Statistik das Ausgaben- und Einnahmenverhältniß von 12 Straßenbahnen auf durchschnittlich 88 %, nämlich je einmal 119,2, 98,3, 91,3, 91,2, 87,2, 84,9, 82,5, 80,3, 77,7, 67,2, 65,4, 56,1 % (Ztschr. f. Eisb. V 193). Von 49 französischen Tramways haben nach amtlichen Berichten die Ausgaben betragen bei drei über 200 %, bei 13 zwischen 100—200 %, bei sechs zwischen 90—100 %, bei neun zwischen 80 bis 90 %, bei 10 zwischen 70—80 %, bei acht zwischen 60—70 %, und zwar hatte die höchste Ausgabe der Pferdebetrieb Boulogne sur Mer mit 270,89 %, die niedrigste der Dampfbetrieb von Valenciennes mit 60,34 %. Der Drahtseilbetrieb beanspruchte 88,99, der elektrische 79,97, die beiden Preßluftbetriebe 76,53 und 79,96 % (Ztschr. f. Transportw. IX 201).

des Betriebes führen Fehlt die Möglichkeit einer Ertragssteigerung, so ist die Sparsamkeit in den Ausgaben das einzige Rettungsmittel, welches indeß in dem Augenblicke versagt und zur Vernichtung des Unternehmens führt, sobald die nothwendigen Ausgaben unnatürlich beschnitten werden.

A. Nothwendige Ausgaben.

§ 254. Der Aufwand für die Werkthätigen.

Unter keiner Betriebsform kann man der Betriebsmannschaft völlig entbehren, wenngleich nach Zahl und Beschäftigungsweise wesentliche Abweichungen denkbar sind. Deshalb verdient der Aufwand für die Betriebsmannschaft umsomehr an erster Stelle behandelt zu werden, als sein Zifferbetrag dies gleichfalls rechtfertigt.

Streng genommen sollten dahin nur diejenigen Beträge gebracht werden, welche an die im äußeren Betriebsdienste Beschäftigten zu zahlen sind, also Kutscher oder Maschinisten, Schaffner, Kontrolleure und sonstige Betriebsbeamte, während die Bezüge der zur Pferdepflege und zur Bedienung der Krafterzeugungsmaschinen Angestellten den Aufwand für die hergehaltene Triebkraft erhöhen und auf diese Konten zu buchen sind. Dies ist indeß keineswegs in allen Geschäftsberichten einheitlich durchgeführt: auch gestatten die gegebenen Ziffern meist keine Vertheilung im vorberegten Sinne.

Im allgemeinen hat hinsichtlich der Löhnung vom wirthschaftlichen Standpunkte aus in Betracht zu kommen, daß es sich hier um Baarzahlungen, Naturalleistungen und Beträge handeln kann, welche mit Rücksicht auf die Beschäftigungsverhältnisse aus öffentlich rechtlichen Gründen zu zahlen sind, weshalb sie in nachfolgender Uebersicht nebeneinandergestellt sind. Um das Verhältniß besser zu veranschaulichen, in welchem der Aufwand für die Bediensteten gegenüber dem für die Zugförderung und die Wagen steht, bringt die Uebersicht gleichzeitig den letzteren dahin:

	Betriebsmannschaft					
	Lohn	Kleider-unter-haltung	Fürsorgeverbindlichkeit			Futter
			Kranken	Unfall	Alter	
Aachen	[1]) 91976	2676	[2]) 2160	—	—	95515
Berlin Berliner	263636	—	2734	6522	1879	221902
Große	3603710	19477	32500	28200	28500	2696118
Neue	490106	3545	5428	—	4319	378873
Braunschweig	[1]) 63165	2400	375	—	498	67429
Bremen	—	106	[3]) 1936	—	—	58948
Bremerhafen	48933	867	[3]) 1709	—	—	—
Breslau	319310	5411	2251	1934	4739	228515
Chemnitz	[1]) 56021	—	[2]) 851	—	—	31384
Coblenz	[1]) 35943	—	223	—	273	25680
Crefeld	[1]) 96734	2743	674	—	643	16943
Dresden Deutsche	[1])181554	12585	—	[4])3192	—	152251
Engl. Straßenb	252280	28780	—	—	5620	712400
Dortmund	[1]) 92256	—	[2]) 1473	—	—	33384
Drachenfels	—	—	[2]) 165	—	—	—
Duisburg	[1]) 54395	—	[2]) 981	—	—	19469
Erfurt	[1]) 43681	660	[2]) 772	—	—	59488
Frankfurt Lokalbahn	30034	—	[3]) 932	—	—	[6]) 1751
Trambahn	351279	23598	—	—	6356	374207
Gladbach	36251	—	[2]) 518	—	—	31276
Halberstadt	15153	—	—	—	645	14029
Halle Straßenbahn	50678	233	—	—	—	66954
Hamburg Altona	97374	—	—	2726	—	253612
Straßeneisenb.	660093	—	11600	11376	12989	1055442
Heidelberg	44364	—	276	—	223	21376
Kassel Stadtbahn	32688	118	1867	—	—	45172
Straßenbahn	—	—	1304	—	—	—
Kiel	45436	—	—	255	307	49576
Königsberg	95999	—	1391	—	—	97853
Leipzig	[9])395340	—	[2]) 9460	—	—	617020
Lübeck	39474	—	387	279	290	48426
Magdeburg Straßenbahn	279729	10983	4083	—	1896	196289
Mülhausen	66425	—	—	—	—	—
München	395412	16047	12932	5464	8007	374760
Niederwaldbahn	22817	977	175	—	167	1432
Nürnberg	79867	321	3088	—	1030	118486
Posen	[7]) 59374	—	443	—	433	55473
Potsdam	—	3359	—	—	—	49450
Rostock	13789	—	—	—	—	19327
Stettin	126599	—	959	—	1057	125306
Stuttgart	[13]) 67265	1619	[3])10784	—	—	184483
Straßburg	169115	—	[3])11127	—	—	—
Wien Neue Tramway[14])	131638	10935	4037	—	—	142588
Tramway[14])	810074	39253	11867	670	—	692222

1) Umfaßt die Löhne des gesammten Personals. — 2) Hierin Beiträge zur Unfalls- und Altersfürsorge. Haftpflichtversicherung für ein halbes Jahr. — 5) Einschl. der Kutscherlöhne. — 6) Einschl. Hufbeschlagskosten. — und Schmiermaterial. — 9) Hierin Dienstkleidung. — 10) Einschl. Maschinenschmier- und Putzmaterial. — 14) In Florin.

Zugförderung						Wagen	
Pferdebetrieb			Maschinenbetrieb				
Beschlag	Geschirr	Löhne	Unterhaltung	Feuerung	Löhne	Unterhaltung	Schmiere und Putz
7094	1374	—	—	—	—	7929	951
14830	5996	—	—	—	—	41176	1472
273322	73836	—	—	—	—	419771	—
40348	7982	—	—	—	—	59806	—
1768	1340	—	—	—	—	4500	—
4398	—	—	—	—	—	9698	—
1502	826	—	—	—	—	5102	—
8407	7021	—	—	—	—	15144	2484
—	348	—	—	—	—	1844	—
1869	427	—	—	—	—	—	—
1561	146	—	21237	33522	—	19972	—
—	—	—	—	—	—	—	—
44640	28740	[5] 359960	—	—	—	88340	—
—	391	—	26504	—	—	5761	—
—	—	—	5823	—	18487	297	—
—	574	—	12792	—	—	2925	—
3742	1997	—	—	—	—	4332	—
—	—	—	[7] 6329	11519	—	—	2400
14367	9669	—	—	—	—	—	—
—	584	—	—	—	—	4404	—
518	132	—	—	—	—	1392	—
2292	1476	—	—	—	—	6072	—
15661	—	64042	—	—	—	39635	—
83337	24950	293247	80994	—	126301	166394	—
1678	586	—	2097	—	—	2876	—
1968	1018	—	—	—	—	2691	—
—	—	—	—	[8] 31767	68659	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
4864	—	—	—	—	—	—	—
39540	39020	107160	—	—	—	107380	—
1406	—	—	—	—	—	6276	—
4209	6213	—	—	—	—	24707	—
—	—	—	92149	—	—	—	—
32817	9875	135750	9221	20014	2298	62471	[10] 4206
—	—	—	[10] 2651	9573	—	—	[10] 2136
10381	3252	19990	—	—	—	15778	—
2352	—	—	—	—	—	—	[12] 1518
4410	614	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	[6] 109433	—	—	—	15149	—
—	—	—	35306	—	—	17240	—
14161	8206	26919	23498	22624	20900	22080	[12] 7117
73072	37459	250316	—	—	—	118929	1757

— 3) Scheinbar einschl. der Beiträge zur Unfalls-, Alters-, Haftpflicht- und Feuerversicherung. — 4) Hierin
7) Umfaßt die Unterhaltungskosten des gesammten Betriebsmaterials. — 8) Einschl. der Kosten für Beleuchtung
11) Einschl. Wagenunterhaltungskosten. — 12) Hierin Unkosten für Beleuchtung. — 13) Einschl. Gas, Fahrpläne 2c. —

§ 255. Gehalt oder Arbeitslohn.

Daß sein Zifferbetrag überall kein niedriger ist, zeigt die vorgehende Uebersicht. Die Höhe für den einzelnen Betrieb wird durch die Personenzahl, die ortsüblichen Lohnverhältnisse und den Bildungsgrad bestimmt, welcher von den Bewerbern verlangt wird und deshalb das Verhältniß zwischen Nachfrage und Angebot regelt. Der neuerdings vielfach erhobene Vorwurf, daß im Straßenbahndienste eine übermäßige Kraftausbeutung bei unzureichendem Lohne beansprucht werde, wird allerwärts durch die Thatsache widerlegt, daß das Angebot die Nachfrage übersteigt und dieserhalb die bisher versuchten Ausstände für die Ausständigen ergebnißlos verlaufen[1]) sind. Danach müssen die zu leistenden Dienste nicht schwerer und die dafür gezahlten Löhne nicht karger sein, als ortsüblich in gleichartigen Beschäftigungsverhältnissen der Fall ist.

Dies schließt nun allerdings nicht aus, eine Besserstellung der Straßenbahnbediensteten wirthschaftlich zu empfehlen, sobald die Betriebseinkünfte einen die landesübliche Verzinsung übersteigenden Gewinn abwerfen. Und in der That haben Verwaltungen größerer Betriebe freiwillig die Löhne erhöht und die Menge der beanspruchten Dienstleistung verringert, um die Lage ihrer Leute zu verbessern. Sie hätten darin vielleicht weiter gehen sollen, haben indeß, soweit Aktienbetriebe betheiligt sind, bisweilen an dem Gesetze eine Schranke für ihr Wollen gefunden.

Hinsichtlich der Löhnungsart ist üblich und zweckmäßig, mit einem niedrigeren Satze zu beginnen und im Zeitenverlaufe Zulagen zu gewähren, weil dadurch ein Reiz zum Verbleiben in der Stellung geschaffen[2]) wird. Es ist deshalb unwirthschaftlich, eine Höchstgrenze zu setzen, über welche hinaus Zulagen ausgeschlossen sind, zumal wenn sie sehr schnell (meist zehn Jahre) erreicht wird, weil dann für die spätere Zeit die Freudigkeit zu weiteren Anstrengungen wegfällt. Der übliche Gegengrund, daß bei zeitlich und

---

[1]) K. Hilse: Sonntagsruhe und Normalarbeitstag im Straßenbahngewerbe; oben §§ 181, 182, 183 II 170—182.

[2]) Dies wird durch das allgemeine Bestreben bestätigt, Alterszulagen für die Staats- und Gemeindebeamten einzuführen.

ziffermäßig grenzenloser Löhnungshöhe schließlich das Löhnungskonto zu stark anwachsen könne, ist weder wirthschaftlich noch sittlich stichhaltig. Denn darf der Unternehmergewinn schrankenlos zunehmen, ohne das Volkswohl und die Billigkeit zu verletzen, so ist unerfindlich, warum bei der Verwerthung der Arbeitskraft das Umgekehrte der Fall sein sollte. Dazu tritt, daß mit den Verbesserungsaussichten seiner wirthschaftlichen Lage der Vorsichtige vorziehen wird, dem Betriebe seine Dienste zu erhalten, und deshalb bei ihm die Versuche scheitern werden, ihn gegen das Unternehmen aufzureizen und zur Niederlegung der Arbeit zu verführen. Endlich erleichtert ein Stamm gut Eingeschulter die Aufsicht und Verantwortlichkeit des Unternehmers, macht das Halten von besonderen Kontrollbeamten und deren Löhnung entbehrlich, bewirkt vielleicht sogar eine Verminderung der Betriebsunfälle und des aus ihnen zu erwartenden Abfindungsaufwandes.

Ob das übliche Verlangen, daß die Arbeit vorgeleistet und der Lohn erst nachträglich am Monatsschlusse gezahlt werde, nicht vielleicht die wirthschaftliche Lage der meist mittellosen Leute verschlechtert, indem es sie zwingt, die Lebensmittel gegen Stundung zu entnehmen, und dadurch auf diejenigen verweist, welche einerseits zwar darauf eingehen, dafür aber schlechtere Waare bei höherem Preise abgeben, und deshalb zugunsten der Vorauszahlung aufzugeben sein möchte, soll nur mit dem Hinweise angedeutet werden, daß Reich und Staaten ihre Gehälter im Voraus zahlen, die Unfalls- und Altersfürsorge gleichfalls Vorauszahlung bei der wirthschaftlichen Lage der Empfänger für geboten hält und daß die Verlustgefahr für den Unternehmer kaum groß sein dürfte, wenn er wenigstens den durch den Probedienst Bewährten und deshalb Festangestellten Vorauszahlung gewährt.

Der Lohnaufwand aus einer geringeren Zahl wegen nothwendiger persönlicher Eigenschaften besser zu bezahlender Personen vermag denjenigen zu übersteigen, welchen die Besoldung einer größeren Zahl für geringeren Preis zu erlangender Personen erfordert. Deshalb braucht der Uebergang zu einer Triebkraft, deren Verwerthung die Bildung längerer Züge und deshalb Beschränkung ihrer Zahl ermöglicht, wodurch weniger Fahrer gebraucht werden, noch keineswegs eine Verringerung des Lohnaufwandes zu bewirken,

wenn nämlich jede einzustellende Kraft mehr beansprucht als jeder ausgeschiedenen gewährt wurde.

Daß rein äußere Umstände und Betriebseinrichtungen, z. B. die Art der Kontrolle oder der Fahrgelderhebung, das Wechseln der Zugkraft in einer Weise, welche die Zu- und Abführung der Gespanne nöthig macht, auf die Höhe des Lohnbetrages Einfluß üben können und deshalb thunlichst zu vermeiden sind, bedarf keines Beweises. Wie weit man hierbei gehen, den Betriebseinrichtungen oder der Sparsamkeit den Vorzug einräumen darf, wird erst in der Betriebslehre darzustellen sein.

§ 256. Zu gewährende Naturalleistungen.

Die Zweckmäßigkeitsgründe dafür, daß der Unternehmer Dienstkleidung und Ausrüstungsgegenstände beschafft, haben bereits Darstellung gefunden[1]), sodaß es sich hier nur noch darum handelt, ob sie entgeltlich oder unentgeltlich vorzuhalten sind. Das letztere ist rathsam, weil dadurch eine größere Einwirkung auf die Gebrauchsart der Sachen und die Erhaltung im guten Zustande geübt werden kann. Dem Einwande, daß im anderen Falle Eingänge zu erwarten sind, welche die Beschaffungskosten wieder decken, ist damit zu begegnen, daß naturgemäß entweder der Baarlohn um die abzuziehenden Beträge höher sein muß, oder die Leute gegenüber dem unentgeltlichen Vorhalten schlechter gestellt sein würden, was leicht zur Forderung einer erhöhten Löhnung führen wird. Entsprechende Erwägungen werden ausschlaggebend sein, wenn es sich um Uebertragung von Dienstwohnungen, Benutzung von Schlafstellen[2]) oder Unterkunftshallen und ähnlichen Vortheilen handelt.

Vereinzelt ist angeregt, nach dem Vorbilde einzelner Deutscher Reichsbehörden für die Straßenbahnbediensteten Einrichtungen zu treffen, welche ihnen den Bezug von Lebensmitteln und sonstigen Bedarfsgegenständen erleichtern. Soll aus Wohlwollen hierauf eingegangen werden, so ist rathsamer, einem aus der Mitte der Leute geschaffenen Konsumvereine durch Baarvorschüsse die Geschäftsfüh-

[1]) Oben § 230 II 308; wegen Dienstwohnungen § 170 II 137[2], wegen Zuschußkassen § 186 II 188ff.

[2]) In Wien wird eine Gebrauchsgebühr erhoben, oben § 235 II 317[10].

rung zu erleichtern, als die betreffenden Waaren aus Gesellschaftsmitteln zu beschaffen, um sie zum Selbstkostenpreise den Leuten wieder abzugeben, weil das letztere leicht Mißtrauen erregen, Widerwillen finden und als Abnahmezwang aufgefaßt werden kann.

§ 257. Die Kosten der Arbeiterfürsorge.

Wo die öffentlich rechtliche Alters-, Invaliditäts-, Kranken- und Unfallsfürsorge besteht[1]), erstreckt sich solche auf die Werkthätigen der Straßenbahnen und begründet die gesetzliche Pflicht zu den Aufwendungen des Unternehmers. Letztere sind dem Betriebe zu entnehmen, weil andere verfügbare Mittel fehlen, und treffen ihn mit vollem Rechte selbst für die Beträge, welche davon auf die Stallleute, Bahnreiniger und ähnliche Werkthätige entfallen. Es würde sogar keinen Zweck haben, sie nach den verschiedenen Dienstverrichtungen zu vertheilen, da sie im Endergebnisse doch den Betrieb vertheuern würden.

Soweit die Leistungen des Betriebsunternehmers von den Versicherten zurückverlangt werden dürfen, entsteht die Frage, ob von diesem Rechte Gebrauch gemacht werden soll. Bisher haben nur wenige Verwaltungen auf die Wiedereinziehung verzichtet, während die meisten bald aus wirthschaftlichen Gründen, bald aus der angeblich ethischen Erwägung, dadurch das Gefühl der Leute zu heben, die Wiedereinziehung ausführen.

Die Klagen, daß die Leistungen aus der Fürsorgeverbindlichkeit die Betriebe schwer bedrücken, ist hinfällig, sobald man die entfallenden Beträge mit den Gewinnziffern ergiebiger Betriebe vergleicht[2]). Aber selbst bei unergiebigen würde ihr Wegfall noch keine Ergiebigkeit herstellen. Danach braucht man in Ländern, wo die Einführung der Arbeiterfürsorge geplant wird, solcher keineswegs mit Besorgniß entgegenzusehen. Vielmehr darf der Umstand, daß ergiebige Betriebe bei den gesetzlichen Leistungen nicht verblieben sind, sondern darüber hinaus freiwillig eine weitere Fürsorge anzubahnen versuchten[3]), als Belag dienen, daß eine solche nicht bloß

---

[1]) Oben §§ 77—80 I 220—233.

[2]) Oben § 254 II 356 mit § 158 II 84.

[3]) z. B. Große Berliner Pferdeeisenbahn, Münchener Trambahn.

unschädlich, sondern sogar wirthschaftlich wünschenswerth ist, um den Werkthätigen mit der gebotenen sicheren Aussicht, bei Eintreten der Erwerbslosigkeit im Genusse der Mittel zur Bestreitung seiner nothwendigsten Lebensbedürfnisse gesichert zu sein, zum Beharren in seiner Stellung geneigt zu machen. Mithin wird gleichzeitig das Wohl der Arbeiter und die Lage des Betriebes, das Gemeinwohl und der Sondernutzen gefördert.

§ 258. Bahnbenutzungsgebühr.

Da bisher nirgends die Forderung freier Bahn in der Weise Verwirklichung gefunden hat, daß aus öffentlichen Mitteln Straßenschienenwege zur beliebigen Benutzung ausgeführt wurden [1]), ist es für jeden Betriebsunternehmer unumgänglich nöthig, sich einen für ihn benutzbaren Schienenweg zu verschaffen, sodaß der für Einräumung oder Herstellung des Benutzungsrechtes zu leistende Aufwand eine unvermeidliche Ausgabe für jedes Bahnbetriebsunternehmen bildet. Die Benutzung ist nur auf zweifache Weise zu erlangen, nämlich durch Ueberlassung des Benutzungsrechtes seitens des Schienenwegebesitzers oder durch die Selbstausübung des im Eigenthume liegenden Nutzungsrechtes.

Hiernach stellt sich die Ausgabe für die Benutzung dahin:

I. Erwirbt man das Benutzungsrecht durch ein Zugeständniß des Eigenthümers, so wird der Betrieb mit demjenigen Entgelte belastet, welches für die Benutzung ausbedungen ist und bald in einer festen Geldabgabe [2]), bald in einem gewissen Theile der Betriebseinkünfte [3]), meist außerdem noch in gewissen zu übernehmenden Naturalleistungen (Aufsicht, Reinigung, Instandhaltung) besteht. In beiden Formen wird naturgemäß der zur Zahlung gelangende Betrag als Ausgabeposten in die Kostenberechnung des Betriebes gezogen und zu ziehen sein.

---

[1]) Oben §§ 142, 234 II 15 ff., 314.

[2]) Dies ist das Bahngeld; oben § 244 II 340. Es betrug 1891 bei der Großen Berliner 17 002 Mk., bei der Neuen 103 325 Mk.

[3]) Wie bei Verpachtung des Bahnnetzes, z. B. in Dresden, Hannover, geschehen ist, wo 1891 an die Kontinental Pferdebahngesellschaft 141 222 Mk. zu zahlen waren.

II. Minder sachgemäß pflegt verfahren zu werden, wenn der eigene Schienenweg benutzt wird. So natürlich es wäre, denjenigen Betrag, welcher zur angemessenen Verzinsung und Tilgung des Bauaufwandes[4]) sowie zur baulichen Unterhaltung[5]) und Reinigung[6]) des Schienenweges gebraucht wird und welchen man füglich von jedem Dritten fordern würde, dem der Schienenweg zur Benutzung überlassen werden würde, von den Betriebseinnahmen vornweg als schuldige Ausgabe zu kürzen, lassen sich die Betriebsunternehmer gleichwohl meist daran genügen, über die Reinigungs- und Unterhaltungskosten hinaus höchstens noch die Zinsen für etwaige aufgenommene Darlehne in die Betriebskosten einzusetzen, während sie den Ersatz für Zinsen und Tilgung des aus eigenen Mitteln bezw. dem Aktiengrundkapitale ausgeführten Bahnbaues erst aus dem Ueberschusse und, soweit dieser reicht, beanspruchen. Hierdurch entsteht jedoch die Ungleichheit zwischen den Betrieben, welche fremde und welche eigene Bahnen benutzen, daß bei den ersteren der volle, bei den letzteren nur der theilweise Aufwand zu

---

[4]) Preuß. G. 28. Juli 1892 § 14[3], Bayr. V. 20. Juni 1855 § 10[6].

[5]) Hierfür wurden 1891 verausgabt z. B. in Aachen 10406 Mk., Berlin: Berliner 36982 Mk., Große 452741 Mk., Neue 31312 Mk., Braunschweig 5890 Mk., Bremen 2629 Mk., Bremerhafen 5463 Mk., Breslau 41989 Mk., Chemnitz 5243 Mk., Coblenz 471 Mk., Crefeld 21068 Mk., Dresden, Straßenb. 109600 Mk., Dortmund 15127 Mk., Drachenfelsbahn 108 Mk., Duisburg 7160 Mk., Erfurt 2249 Mk., Frankfurt, Tramb. 60305 Mk., Gladbach 3782 Mk., Halberstadt 1452 Mk., Halle 3185 Mk., Hamburger Straßenb. 131362 Mk., Heidelberg 2170 Mk., Kassel, Stadtb. 4764 M., Kiel 1521 Mk., Königsberg 4395 Mk., Leipzig 98540 Mk., Lübeck 1998 Mk., Magdeburg, Straßenb. 54232 Mk., Mülhausen 21096 Mk., München 33446 Mk., Niederwaldbahn 302 Mk., Nürnberg 9856 Mk., Posen 8990 Mk., Potsdam 15500 Mk., Rostock 2398 Mk., Stettin 30916 Mk., Stuttgart 28687 Mk., Straßburg 27992 Mk., Graz 2087 Fl., Wien: Neue 22836 Fl., Tramw. 305802 Fl., Kopenhagen 46814 Kr., Zürich 13488 Fr.

[6]) z. B. wurden für Bahnreinigung 1891 verausgabt in Aachen 7424 Mk., Berlin: Berliner 10184 Mk., Große 229966 Mk., Neue 29155 Mk., Braunschweig 1149 Mk., Bremen 3244 Mk., Bremerhafen 811 Mk., Breslau 15474 Mk., Erfurt 4454 Mk., Halberstadt 174 Mk., Halle 1659 Mk., Hamburg: Altona 10255 Mk., Straßenb. 118015 Mk., Heidelberg 85 Mk., Königsberg 1548 Mk., Lübeck 524 Mk., München 48300 Mk., Nürnberg 13476 Mk., Posen 1443 Mk., Graz 775 Fl., Wien: Tramw. 13553 Fl., Neue 88619 Fl., Kopenhagen 1220 Kr. Vergl. oben § 168 II 129.

erstatten ist, welcher aus der nothwendigen Beschaffung eines benutzbaren Schienenweges entsteht.

III. Neben den vorgedachten Beträgen ist bisweilen noch eine selbständige Forderung des Straßeneigenthümers zu befriedigen, welche aus der Ueberlassung des Straßenkörpers zum Gleiseinbau entspringt und sich meist nicht bloß auf die Abführung von Beträgen beschränkt[7]), welche der Genehmigungsempfänger aus dem eigenen Beförderungsgeschäfte, soweit es auf dem beregten Gleise erfolgen würde, erstreckt, sondern auch das Beförderungsgeschäft eines Dritten umfaßt, welchem die Mitbenutzung überlassen werden würde. Danach kann im ersteren Falle neben dem Bahngelde bezw. der Pachtgebühr noch eine Einbaugenehmigungs-Abgabe, und im letzteren eine solche neben dem eigenen Ersatzanspruche entstehen. Diese Abgabe hat unbedingt die Natur einer auf dem Betriebe ruhenden und von ihm zu tragenden, also aus ihm heraus zu wirthschaftenden Schuld, sodaß sie eigentlich in die Betriebskosten einzusetzen und nicht erst vom Betriebsüberschusse zu entnehmen ist, wie jedoch vielfach besonders dort geschieht, wo sie in die Form einer Gewinnsbetheiligung gekleidet ist[8]). Die erheblichen Unterschiede, welche das Verhältniß der Betriebskosten zu dem Betriebsertrage bei den verschiedenen Unternehmungen zeigt[9]), sind vielfach auf die Ungleichheit im Einsetzen der Konzessionsgebühr und der Bauaufwandsverzinsung zurückzuführen[10]).

IV. Die Zifferbeträge, welche für den einzelnen Betrieb einzusetzen sein werden, sind im Falle der ausschließlichen Benutzung fremder Bahnen leicht zu finden, indem sie sich aus dem Betrage des Bahngeldes bezw. Pachtzinses, des Werthes übernommener

---

[7]) z. B. Berlin Vertr. § 1 c.

[8]) Oben § 167 II 123 ff.

[9]) Oben § 158 II 87.

[10]) So setzen z. B. die drei Berliner Betriebe die Konzessionsabgabe als Betriebsunkosten an, während sie in Breslau ganz, in Frankfurt theilweis erst vom Gewinne berechnet wird. Die Konzessionsabgabe betrug nach den Geschäftsberichten für 1891 in Bremen 2793, Coblenz 850, Dresden D. Strb. 13 078, Erfurt 2644, Frankfurt Lokalb. 513, Halberstadt 1075, Halle Strb. 5109, Heidelberg 3432, Leipzig 8060, Magdeburg Strb. 766 Mk., Wiener Tramway 222 045 Fl. Wegen Hamburg, Berlin, München, Breslau, Frankfurt oben § 167 II 123 ff.

Naturalleistungen in Form der Bahnbeaufsichtigung, -reinigung und -unterhaltung und der etwaigen Konzessionsgebühr zusammensetzen. Bei dem Betriebe auf eigener Bahn wird nicht unbillig erscheinen, denjenigen Betrag statt des Bahngeldes einzusetzen, welcher zur landesüblichen, d. h. 5 procentigen Verzinsung des nachweisbaren Bauaufwandes und zur Tilgung des letzteren binnen der Genehmigungsfrist unter Annahme einer 4 procentigen Verzinsung auf die einzelnen Jahre entfallen würde. Hierzu treten dann die unvermeidlichen Ausgaben für Beaufsichtigung, Instandhaltung und Reinigung der Bahn, endlich die Konzessionsgebühr. Läßt sich ein so zu berechnender Betrag aus dem Betriebe nicht herauswirthschaften, so bleibt ein unvermeidlicher Aufwand oder begründeter Anspruch unbefriedigt, deckt also der Betrieb die Kosten nicht. Daß die vorberegten Ansätze voll begründet sind, folgt schon daraus, weil anderenfalls jede Vergleichung der verschiedenen Betriebsformen in wirthschaftlicher Hinsicht ausgeschlossen sein würde. Denn da die Seil- oder elektrische Bahn unverhältnißmäßig theurer, wie die Dampfbahn herzustellen und letztere meist noch kostspieliger, wie ein Schienenweg zum einspännigen Pferdebetrieb ausfällt, würde man zu Trugschlüssen gelangen, wenn man lediglich die Kosten miteinander vergleicht, welche die Herhaltung der Zugkraft beansprucht, und den höheren Beitrag unberücksichtigt läßt, welcher nach dem höheren Bauaufwande auf die einzelnen Jahre zur Verzinsung und Tilgung umzulegen sein würde.

§ 259. Aufwand für Betriebsmittel und Zugkräfte.

Zur Führung eines ordnungsgemäßen Betriebes gehört die Unterhaltung der Betriebsmittel und der Triebkräfte. Beide verlangen zunächst schon gewisse bauliche Vorrichtungen, deren Umfang unter Bahnhofsbauten Darstellung gefunden hat[1]). Die letzteren sind entweder gemiethete oder eigene. Der Betrieb wird für erstere diejenigen Beträge aufzubringen haben, welche als Miethszins zu entrichten sind, und für letztere die nothwendigen Beträge zur Verzinsung und Tilgung des Bauaufwandes, sowie zur baulichen Unter-

[1]) Oben §§ 212, 218, II 263, 273 ff.

haltung gewähren müssen. Ihre Höhe wird für die verschiedenen Betriebe nach Umfang und Betriebsweise sehr verschieden ausfallen indem die Menge, Größe und Gattung der benöthigten Baulichkeiten Ausschlag geben. Für den Wagenpark werden allerwärts die gleichen räumlichen und baulichen Verhältnisse gleich liegen; für die Triebkräfte sind bald Stallungen und Futterspeicher, bald Maschinenhallen und Häuser nothwendig, bald fast gänzlich entbehrlich. Deshalb vermag die Art der gewählten Zugkraft allerdings auf die Höhe des Unterhaltungsaufwandes von Hochbauten einzuwirken, sodaß er bei der einen höher als bei der anderen ist. Die aus den Geschäftsberichten bestehender Betriebe zu entnehmenden Ziffern[2]) gewähren um so weniger die Grundlage zum Finden einer allgemein oder für bestimmte Triebkräfte zutreffenden Bedarfsziffer, als nicht ersichtlich ist, ob überall bloß die Unterhaltungskosten oder verschiedentlich darüber hinaus gezahlter Miethszins, abgeführte Verzinsungs- und Tilgungsbeiträge in die Berechnung hineingezogen sind.

§ 260. Unterhaltungskosten der Wagen.

Sie setzen sich zusammen aus dem Aufwande, welchen die Beseitigung etwaiger Beschädigungen, das Reinigen und Schmieren, die Verzinsung und Tilgung des Anschaffungspreises und die Entwerthung durch den Gebrauch beansprucht. Sie wird bei den verschiedenen Betriebsformen verhältnißmäßig gleich theuer sein, wofern nicht etwa diejenigen Wagen, in oder unter denen Triebwerke und Kraftsammler angebracht sind, mehr leiden sollten als solche, wo sie fehlen, was jedoch bisher weder erwiesen noch widerlegt und damit unentschieden ist. Gewöhnlich[1]) werden in die Betriebs-

[2]) z. B. 1891 in Aachen 1589 Mk., Berlin 4212 bezw. 71 303 und 12219 Mk., Braunschweig 827 Mk., Bremen 468 Mk., Breslau 5314 Mk., Chemnitz 480 Mk., Coblenz 418 Mk., Dresdener Straßenbahn und Hannover 5160 Mk., Dortmund 562 M., Drachenfelsbahn 352 Mk., Duisburg 406 Mk., Erfurt 655 Mk., Frankfurter Trambahn 11 495 Mk., Gladbach 223 Mk., Halle 406 Mk., Hamburg 6789 bezw. 27 680 Mk., Heidelberg 366 Mk., Kassel Stadtbahn 171 Mk., Kiel 1740 Mk., Magdeburger Straßenbahn 3648 Mk., München 19171 Mk., Nürnberg 615 Mk., Potsdam 268 Mk., Stuttgart 3075 Mk., Straßburg 6952 Mk, Wiener Neue Tramway 3799 Fl, Tramway 47 665 Fl.

[1]) Dies ist für die Ziffern oben § 254 II 357 anzunehmen.

rechnungen bloß die Beträge für die Ausbesserung und das Schmier= bezw. Putzmaterial eingesetzt, während sogar schon die persönlichen Leistungen durch Wäscher und Reiniger wegbleiben und auf Lohn der Werkthätigen gebucht sind; erst recht bleibt ein Ansatz für Werthsminderung durch Abnutzung und zur Verzinsung unberücksichtigt. Solches geschieht zu Unrecht.

Würden fremde Wagen miethsweise entnommen werden, so müßte der Betrieb selbstredend die Miethe zahlen, in welcher außer jenen die Selbstkosten deckenden Ansätzen noch ein Unternehmergewinn liegen würde. Warum nun bei dem Gebrauche eigener Wagen auf Ersatz dieser Beträge zu verzichten sei, welche durch Vermiethen an Dritte zu erreichen wären, ist unverständlich. Die ungleichmäßige Behandlung stört die richtige Erkenntniß, wieviel eigentlich erfahrungsgemäß jeder Betrieb aufbringen muß, damit aus der Anschaffung, dem Gebrauche und der Unterhaltung der Wagen keine Einbuße eintritt. Mithin müßten die Verwaltungen bei Herhaltung ihrer eigenen Wagen ebenso verfahren, wie im Falle ihres Verleihens oder des Entleihens fremder. Hierdurch würde einerseits zwar eine höhere Belastung des Betriebes und damit eine Erhöhung der Betriebskosten eintreten, andererseits jedoch die Selbsttäuschung beseitigt sein, durch einen der Kostensumme gleichkommenden Ertrag den Betriebsaufwand für gedeckt zu halten, obschon dann thatsächlich noch ein Fehlbetrag in Höhe der benöthigten Zinsen, Tilgungs= und Abnutzungsbeisteuer besteht.

§ 261. Kosten der Pferdetriebkraft.

Dieselben haben über den Betrag, welchen das Futter und die Pflege kosten, noch einerseits den Aufwand, welchen der Hufbeschlag und die thierärztliche Behandlung in Krankheitsfällen verursacht, andererseits die Werthsminderung infolge der Abnutzung zu umfassen[1]). Deshalb ist das Finden einer überall zutreffenden Ziffer unmöglich, zumal die Futterpreise großen Schwankungen infolge

[1]) Oben § 254 II 357; scheinbar sind aufzuschlagen für Wasserverbrauch 1891 in Aachen 550, Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft 1053, Bremerhafen 3351, Hamburg-Altona 3736, Heidelberg 118, München 270, Straßburg 2000 Mk., Neue Wiener Tramw. 1782 Fl.

der Ernte- und Zufuhrsverhältnisse unterworfen sind und durch die Witterungsverhältnisse gewisse Krankheiten erzeugt oder ungünstig beeinflußt werden. Die in den Geschäftsberichten der Bahnverwaltungen gegebenen Ziffern weichen überdies dadurch ab, daß die Kosten für Anfuhr und Behandlung des Futters bald auf den wirklich gezahlten Preis geschlagen, bald auf Betriebsrechnung gesetzt werden: gleichwohl werden folgende Ziffern nicht vorenthalten:

	1891 stellte sich die Pferderation [1]) nach							
	Zusammenstellung in Kilo						Kosten in Mark	
	Körner		Heu	Stroh	Torfstreu	Verschiedenes		
	Hafer	Mais					1891	1890
Aachen	6,00	1,50	3,50	1,00	—	—	1,44	—
Barmen	5,97	4,97	3,99	2,60	—	2,49	1,93	1,67
Berlin Berliner	3,14	4,52	3,58	3,40	0,48	1,12	1,74	1,63
Große	1,18	6,91	3,47	3,48	0,12	—	1,48	1,46
Neue [2])	8,37	—	3,99	3,33	—	—	1,52	1,51
Breslau [3])	9,00	—	4,00	4,00	—	—	1,76	1,89
	7,00	—	4,00	4,00	—	—	1,44	—
Coblenz	7,00	—	6,61	2,03	—	—	1,46	1,57
Erfurt	9,37	—	4,00	—	—	3,00	1,81	1,72
Kassel Stadtbahn	8,75	—	[4]) —	4,73	—	—	1,64	1,80
Kiel	8,87	—	3,50	4,66	—	0,80	1,86	1,85
Lübeck	8,75	—	2,50	4,50	—	1,50	1,99	—
München	8,39	—	4,90	3,69	—	—	1,73	1,77
Nürnberg	7,63	0,52	6,10	1,00	2,47	0,07	1,59	1,77
Posen [3])	7,68	—	3,49	7,03	—	3,29	2,18	—
	6,52	—	3,60	5,70	—	2,04	1,74	—
Potsdam	5,93	2,34	4,14	4,00	—	0,35	1,76	1,60
							Florin	Florin
Wien Tramw. [3])	8,50	—	6,00	1,75	—	1,00	—	—
	7,50	—	5,00	1,75	—	0,50	0,74	0,78
Graz	5,00	2,50	6,00	2,50	—	—	1,00	0,99
							Frcs.	Frcs.
Genf	5,02	1,38	4,28	3,88	—	0,90	1,71	—
Biel	5,49	1,19	6,05	0,85	2,80	0,89	1,85	—
Zürich	7,60	—	5,41	—	2,64	0,04	1,88	1,93
							Lire	Lire
Mailand	4,84	—	10,34	3,65	—	1,67	2,15	2,13

1) Außerdem ist ermittelt der Kostenpreis der einzelnen Ration für 1891 in Bremerhafen auf 1,49 Mk., Chemnitz auf 1,57 gegen 1,70 Mk., Dortmund auf 1,91 gegen 1,63 Mk., in Dresden bei der Deutschen auf 1,71 gegen 1,77 Mk., bei der Englischen auf 1,78 gegen 1,76 Mk., in Duisburg auf 1,90 gegen 1,78 Mk., in Frankfurt auf 1,77 gegen 1,70 Mk., in Gladbach auf 1,64 gegen 1,56 Mk., in Halle auf 1,72 gegen 1,64 Mk., in Hamburg Straßenbahn auf 1,73 gegen 1,59 Mk. und Altonaer 1,75 Mk., in Heidelberg auf 1,71 gegen 1,62 Mk., in Köln auf 1,66 Mk., in Leipzig auf 1,65 gegen 1,59 Mk., in Magdeburg Straßenbahn auf 1,79 gegen 1,78 Mk., in Stettin auf 1,75 gegen 1,74 Mk., in Stuttgart auf 1,97 gegen 1,82 Mk.; außerdem in Brüssel auf 1,68 gegen 1,57 Fr., in Rotterdam auf 0,83 gegen 0,79 holl. G., bei der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft für Einspänner auf 0,82, für Zweispänner auf 0,69 gegen 0,72 österr. G. — 2) Scheinbar mit Mais gemischt. — 3) Je im Einspänner- und Zweispännerbetrieb. — 4) Scheinbar Häcksel und Heu einbegriffen.

Eine weitere Vertheuerung der Pferdekraft entspringt der Nothwendigkeit, überzählige Pferde zum Ersatze von kranken oder ermatteten zu halten. Insofern nun aber die Beschaffenheit des Pflasters, die Art des Dienstes, die Härte der Hufe und ähnliche Umstände die Ziffer der Erkrankungen beeinflussen, wird das Verhältniß zwischen Kranken und Gesunden bei den einzelnen Betrieben und in den einzelnen Jahren schwanken, wodurch der entsprechende Aufschlag ungleich auszufallen haben wird.

Sodann ist nicht nebensächlich, ob die Kutscher die Pferdepflege mitbesorgen oder ob besondere Stallleute dafür angestellt sind, da ersterenfalls der Lohn für die persönlichen Leistungen in voller Höhe entweder den Stalldienst oder den Betriebsdienst belastet und nicht zu den entsprechenden Beträgen auf beiderlei Verrichtungen vertheilt wird.

Ob eine bessere Ausnutzung der Pferdekraft dadurch erreicht wird, daß die gesammte Tagesleistung auf einmal hintereinander verlangt oder in mehreren Abschnitten dergestalt zerlegt wird, daß zwischen jedem derselben eine längere Ruhezeit liegt, gehen die Ansichten auseinander. Gleiches gilt von der Fütterungsart, indem die Einen von Körnern nur Hafer, die Anderen etwa zur Hälfte Hafer und Mais (letzteren gequetscht, bald trocken, bald angefeuchtet), und von Rauhfutter entweder nur Heu oder Heu und Häcksel gemischt geben[2]). Hinsichtlich des Mischungsverhältnisses läßt man sich durch den Preis der Waare dergestalt bestimmen, daß thunlichst die billigere im Uebergewicht verabreicht wird.

Ist bei dieser Sachlage eine zum Vergleiche geeignete Kostenziffer des Pferdebetriebes nicht mit solcher Sicherheit zu erlangen, daß sie für untrüglich gelten kann, zumal an den verschiedenen Orten die Arbeitskraft, Futtermaterialien und sonstige maßgebende Leistungen verschieden hoch im Preise stehen, so wird man im Einzelfalle sich zu fragen und einen Voranschlag aufzustellen haben, wieviel nach den Durchschnittsverhältnissen und Erfahrungen eines etwa unter gleichen örtlichen Verhältnissen geführten Betriebes Pferde zu halten, Futter zu verbrauchen, persönliche Verrichtungen

[2]) Durch Verfuttern von Erdnußkuchen will die Berliner Omnibusgesellschaft 15—20 Pf. Ersparniß für die Ration erzielt haben; Deutsches Verkehrsgewerbe IV (1893) 4.

zu beanspruchen, Hufbeschlag und Krankenpflege zu besorgen, Werthsabnutzung anzunehmen und Stallungen zu beschaffen sein werden. Die so gefundene Ziffer auf die Menge der geplanten Betriebsleistungen vertheilt, wird sodann ein Urtheil gestatten, ob für den fraglichen Ort die Pferdekraft ein geeignetes und lohnendes Betriebsmittel abgiebt. Hierbei hat nämlich in weitere Erwägung zu kommen, daß bei Pferdebetrieb bloß Züge aus je einem Wagen Verwendung finden können, er also nicht ausreichend sein würde, wo ein so großer Andrang zu erwarten stände, daß stets gleichzeitig mehrere Wagen zur Verfügung gestellt werden müssen.

§ 262. Die Kosten der mechanischen Triebkräfte.

Sie beschränken sich gleichfalls nicht auf denjenigen Aufwand, welchen die Krafterzeugung verursacht, sondern erhöhen sich um denjenigen Betrag, welcher zur Verzinsung und Tilgung des Bauaufwandes und der Anschaffungskosten der Triebwerke gebraucht wird und dabei den Werth der Abnutzung wieder einbringt. Will man nämlich nicht etwa zu Ende der Abnutzungsfrist einen Vermögensverlust in Höhe des Anschaffungspreises der verbrauchten Gegenstände erleiden und deren Neuanschaffung aus frischen Mitteln bestreiten, so muß man diesen aus dem Betriebe aufbringen und zu diesem Behufe in den einzelnen Betriebsjahren einen entsprechenden Betrag dafür zurücklegen. Daß die zur Verzinsung des Aufwandes für Bau und Anschaffungen entfallenden Beträge gleichfalls in die Betriebsrechnung einzusetzen sind, ist ebenso selbstverständlich. Gleiches gilt von den Kosten, welche die Beschaffung der Bedienungsmannschaft verursacht und die sehr leicht höher ausfallen können, wenn die zu leistenden Verrichtungen besondere Kenntnisse, Geschicklichkeit oder Aufmerksamkeit beanspruchen, sodaß der Einzelne auf besseren Lohn als derjenige Anspruch hat, der bloß seine rohe Kraft verwerthet, und ihn erreichen wird, weil der Bewerberkreis geringer gegenüber der Nachfrage nach tüchtigen Kräften ist.

Hiervon abgesehen fallen noch diejenigen Opfer ins Gewicht, welche die größere Gefährlichkeit des Betriebes durch vermehrte

Unfälle und deshalb höhere Haftpflichtsabfindung gegenüber den gefahrloseren Betriebsweisen beansprucht[1]).

Auf der anderen Seite sind allerdings die Vortheile zu veranschlagen, welche der mechanische Betrieb gegenüber dem thierischen in wirthschaftlicher Hinsicht durch größere Fahrgeschwindigkeit, durch vermehrte Leistungsfähigkeit, daß dieselbe Kraft gleichzeitig mehrere Wagen zu ziehen vermag, durch bessere Ueberwältigung örtlicher Schwierigkeiten, durch den Wegfall drohender Nachtheile (z. B. Pferdeseuchen) bietet. Etwaige Vortheile haben indeß nur dort Werth, wo sie ausgenutzt werden dürfen. Sobald also die Fahrgeschwindigkeit eng begrenzt[2]) ist, verliert man den Nutzen einer darüber hinausgehenden Schnelligkeit. Ebenso wird es für einen Betrieb gleichgültig sein, ob eine Triebkraft auf einmal mehrere Wagen zu ziehen und dadurch einen Massenandrang zu überwältigen vermag, wenn auf einen solchen höchstens ausnahmsweise zu rechnen ist und für den regelmäßigen Verkehr das Ablassen eines einzigen kleinen Wagens ausreichen würde. Verlangt also die Unterhaltung einer leistungsfähigeren Triebkraft täglich mehr, als diese der minder leistungsfähigen aber ausreichenden Triebkraft, so wird letztere für den fraglichen Betrieb zur günstigeren, weil sie den Mehraufwand für die nicht ausnutzbare Mehrleistung entbehrlich macht.

Bisher ist bezüglich der Kosten von mechanischen Betrieben höchstens ermittelt und bekannt geworden, auf wie hoch sich der Unterhaltsaufwand stellt, um aus der aufgefundenen Ziffer unter Zugrundelegung der größten Leistungsfähigkeit im Massenverkehr und des daraus zu erwartenden Ertrages das Verhältniß des Werthes zu finden, in welchem die verschiedenen Triebkräfte zu einander stehen sollen. Hierauf ist z. B. zurückzuführen, daß für Amerika behauptet werden konnte[3]), nach den Betriebsergebnissen des Jahres 1890 hätten die durchschnittlichen Kosten für die zurück-

---

[1]) Ueber die Gefährlichkeit des elektrischen Betriebes Ztschr. f. Transportw. VII 162. Dieselbe wird durch den aus Halle berichteten Brand eines elektrischen Wagens Straßenbahn VI 24 bestätigt.

[2]) z. B. Bremen in der Stunde 10—12 km innerhalb der Stadt, 16 km außerhalb. Oben § 192, II 207.

[3]) Ztschr. f. Transportw. VIII 452.

gelegte Meile = 1,6 km betragen: beim Dampfbetrieb 22 Cents, elektrischen (Accumulator) 19½ Cents, Pferdebetrieb 19¼ Cents, Kabelbetrieb 12¼ Cents, woraus der Netto-Ertrag auf 9¼, bezw. 10¼, 1¼ und 12⅞ Cents käme, welche Ziffern gegen den Pferde- und für den mechanischen Betrieb sprechen sollen.

Würde dagegen die Leistungsfähigkeit durch die Bedarfsmenge ersetzt, so würde das Kostenverhältniß muthmaßlich ein ganz anderes geworden sein.

Bei dieser Sachlage ist ernstlich davor zu warnen, sich allzu großen Erwartungen über die Ausnutzbarkeit des mechanischen Betriebes hinzugeben. Namentlich ist der Glaube nicht zu theilen, daß die Art der gewählten Zugkraft die Menge der abzunehmenden Beförderungsleistung erheblich vergrößern werde. Der örtliche Bedarf wird stets innerhalb einer beschränkten Grenze bleiben, über die jede Steigerung ausgeschlossen ist. Dies ist bereits dadurch erfahrungsgemäß festgestellt, daß Betriebe im Winter zur Pferdekraft zurückgegriffen[4]) haben, weil die für die Sommermonate gut verwerthbare Dampfkraft im Winter zu theuer gekommen sein und die Betriebseinkünfte überstiegen haben würde.

§ 263. Das Verhältniß der Zugleistungskosten.

Von ganz außerordentlicher Bedeutung für die Betriebswirthschaft der Straßenbahnen müßte es unfehlbar sein, wenn das Verhältniß genau feststände, in welchem die Betriebskosten sich nach den verschiedenen Triebkräften stellen. Leider fehlen bisher hierüber zuverlässige Nachrichten und sind die mühsamen Versuche[1]) mißglückt. Zwar sind schon mehrfach Verhältnißziffern veröffentlicht worden, doch verdienen dieselben nicht den Anspruch auf Zuverlässigkeit, weil man ausnahmslos verabsäumt hat, von der gleichen Einheit auszugehen und das Obwalten genau der nämlichen Verhältnisse bei dem Aufstellen der Kostenrechnung als Grund-

---

[4]) z. B. das Berliner Dampfstraßenbahn-Konsortium.

[1]) z. B. v. Lindheim 21,22, nach welchem der Pferdebetrieb um 47 % und der Kabelbetrieb um 55 % theurer als der elektrische zu stehen kommen würde. Er stützt sich hierbei auf amerikanische Berichte, für deren Zuverlässigkeit er indeß nichts anzuführen vermag.

lage zu behandeln. Denn es ist ganz gewiß falsch, wenn z. B. bei Vergleichung der Betriebsergebnisse und Betriebskosten des elektrischen und des Pferdebahnbetriebes in Budapest[2]) unter den Unkosten des letzteren die darauf lastende Abgabe eingesetzt wird, während eine solche für die andere Betriebsform nicht besteht. Die Unterschiede in der Besteuerung, in den Naturalleistungen, den Zuschüssen zu Straßenverbreiterungskosten, den Pflasterungsverbindlichkeiten, der Dauer des Einbaurechtes und ähnlichen Verhältnissen mehr, sind selbstredend für den Wirthschaftsplan und den Betriebsaufwand von der allergrößten Tragweite. Dagegen üben sie nicht den geringsten Einfluß auf die Höhe der Zugleistungskosten.

Um das richtige Verhältniß zu finden, wäre also zu ermitteln, wieviel für eine bestimmte Einheit (z. B. 1 km) unter Annahme, daß die tägliche Betriebsdauer, Zügezahl, Besetzung der Fahrzeuge, überhaupt der Betrieb ein gleich starker sei, für die verschiedenen Triebkräfte sowohl an täglichem Unterhalte aufzuwenden, als auch an Aufschlag für Abnutzung, Kapitalstilgung und Verzinsung anzusetzen ist. Erst eine solche Uebersicht könnte einen Nutzen schaffen, nämlich ein Urtheil gestatten, ob für ein bestimmtes Unternehmen die eine oder andere Triebkraft die vortheilhaftere sei. Dies ist jedoch bei den bisherigen Angaben nicht geschehen.

So unbestreitbar die Thatsache[3]) ist, daß je dichter der Verkehr ist, desto billiger sich die Kosten derjenigen mechanischen Betriebe stellen, bei denen die Kraft gleichzeitig mehrere Wagen bewegt, während diese des thierischen Betriebes ziemlich gleich bleiben, so gewiß ist auch umgekehrt, daß die Verwendung einer den Verkehrsbedarf übersteigenden Triebkraft zu theuer wird, wenn sie einen Mehraufwand gegenüber der ausreichenden erfordert, weil sie zu diesem Mehrbetrage nutzlos verschwendet wird. Es kann also für einen schwachen Verkehr die an sich minder leistungsfähige Kraft die bessere sein, wenn sie weniger Aufwand beansprucht, obschon sie bei starkem Verkehrsandrange zur schlechteren wird. Deshalb ist im Einzelfalle zunächst die Menge des örtlichen Bedarfs zu ermitteln und erst auf ihrer Grundlage festzustellen, welche Triebkraft gerade hier die billigere ist.

---

[2]) Wie **Koestler** Ztschr. f. Transportw. VIII 284 thut.

[3]) **Gallenkamp** a. a. O. VIII 214.

Die Unsicherheit der bisherigen Anschläge über das Kosten- und Leistungsverhältniß der verschiedenen Zugkräfte beweist z. B. der Streit[4]), ob für Frankfurt—Offenbach auf das Wagenkilometer die Pferdekraft 47,2 oder 42 oder 33 Pf. kostet, die Elektrizität dagegen 24 oder 25,6 Pf. und der Dampf sogar nur 17,5 Pf. kosten würde. Keinen Anspruch auf Verwerthbarkeit geben die Mittheilungen Koestler's[5]), daß für Boston die Zugkosten bei Pferden 5—6, bei Dampf 3,6—4, bei Elektrizität nur 1,8 – 2 Kr. betragen; er berechnet die Ausgaben für Budapest auf 16,5 Kr. bei Elektrizität, auf 20 Kr. bei Pferdekraft, während die veröffentlichken Betriebsergebnisse der letzteren Bahn die Kostenfrage völlig unberührt lassen[6]). Gleiches gilt von den Angaben Pope's[7]), daß in Amerika auf die Wagenmeile (1,6 km) die Kosten, der Pferdekraft auf 11,07, der elektrischen Akkumulatoren auf 7,34, unterirdischen Kraftvertheilung auf 6,02, oberirdischen auf 3,28 Cents zu beziffern sei, und den widersprechenden Ziffer's[8]), daß in Amerika die Ausgaben bei Elektrizität 21,75 bezw. 22,36, bei Pferdekraft 25,55 bezw. 24,62 Cents betragen hätten.

Hunt in Washington giebt (wieder abweichend) die durchschnittlichen Betriebskosten für die beförderte Person im Pferde- auf 4,98, Kabel- 4,77, elektrischen Betriebe 4,53 Cents an, angeblich aufgrund der Ausgabennachweise von 22 elektrischen, 45 Pferde- und 10 Kabelbahnen, während von anderer Seite angeblich aus dem Nachweise von je 10 elektrischen und Kabel- sowie 30 Pferdebahnen die Betriebskosten für eine Wagenmeile (1,6 km) im Pferde- auf 18,16, elektrischen auf 13,21, Kabelbetriebe auf 14,22 Cents beziffert werden, die sich in gleicher Reihenfolge für die beförderte Person auf 3,67, 3,82 und 3,22 Cents gestellt haben[9]) sollen, wobei die Anlagekosten der elektrischen Bahnen auf 15 % höher

---

[4]) a. a. O. VIII 24, 44, 214 Koestler (a. a. O. VIII 283) beziffert für die sechs Betriebsjahre 1884—1890 den Ausgabenaufwand der Zugleistung bei Elektrizität auf 40,0, 26,0, 21,5, 19,5, 19,5, 19,0 % und der Gesammtbetriebskosten auf 43, 38, 29, 26, 26, 24 %.

[5]) a. a O. VIII 137, 284.

[6]) Oben § 225 II 297[6].

[7]) a. a. O. VIII 432.

[8]) a. a. O. VIII 450.

[9]) a. a. O. IX 155.

als der Pferdebahnen und auf nur etwa 12 % dieser einer Kabelbahn veranschlagt sind, was augenscheinlich viel zu niedrig ist.

Endlich haben nach Baur[10]) die Kosten in Braadford für die Zugleistung, Verwaltung und Unterhaltung 18,76 Cents auf die Meile = 1,6 km im Dampfbetriebe betragen, wovon 9 Cents auf Zugkosten entfallen, weshalb er die geläufige Behauptung, daß die Elektrizität die Zugleistungen um 6 Cents billiger liefern würde, als übertrieben bezeichnet.

§ 264. Der Aufwand für Steuern.

Soweit Straßenbahnbetriebe nach ihren Landesgesetzen allgemeine oder besondere Steuern zu zahlen haben[1]), sind solche naturgemäß aus den Betriebseinnahmen aufzubringen und dabei unvermeidlich, sofern es nicht vielleicht zu Steuerbefreiungen[2]) aus Zweckmäßigkeitsgründen gekommen ist. Dabei macht es auch keinen Unterschied, ob der Betrieb oder die Bahnanlage den Besteuerungsgrund abgiebt, weil letzterenfalls der für die Bahnbenutzung zu berechnende Gegenwerth naturgemäß einen Aufschlag in Höhe des Steuerbetrages erfahren müßte. Wo die Betriebe nur die allgemeinen Steuern zu erlegen haben, wird ihr Aufwand[3]) naturgemäß weniger betragen, als wo Bahnsteuer kraft des Staatshoheitsrechtes beansprucht wird[4]).

---

[10]) a. a. O. IX 123

[1]) Oben § 164 II 113.

[2]) Oben § 171 II 141.

[3]) An Steuern zahlten 1891 Aachen 3028, Große Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft 142778, Neue 8936, Braunschweig 1171, Bremen 2214, Bremerhafen 764, Breslau 6933, Coblenz 320, Germany Limited 67980, Erfurt 1045, Frankfurt 315 bezw. 18517, Halle Strb. 1983, Hamburg Strb. 32916, Kassel 351 bezw. 392, Kiel 406, Königsberg 4387, Leipzig 7200, Magdeburg Strb. 7952, München 39569, Niederwaldbahn 2134, Nürnberg 5158, Posen 1344, Stettin 2527, Stuttgart 8295, Straßburg 8087 Mk. und Wiener Tramway 181142 Fl.

[4]) z. B. Italien; nach den Verh. d. Preuß. Abg. 1893 für Preußen scheinbar beabsichtigt, nachdem 1892 bei der Regierung und Landesvertretung noch die im G 28. Juli 1892 § 40 zum Ausdrucke gelangte Ansicht bestanden hatte, daß die Entwickelung der Straßenbahnen durch eine Bahnsteuer zurückgehalten werden würde. Gleim: Kleinbahng. 95[1].

§ 265. Pacht- oder Miethszinse.

Zu deren Zahlung kommt es nur in solchen Betrieben, welchen die für ihre Zwecke nöthigen Baulichkeiten oder Grundstücke fehlen. Die Miethsgegenstände können zu Diensträumen, Unterbringung der Triebkräfte oder der Wagen oder von Werkstätten gebraucht sein. Demgemäß müßten die betreffenden Beträge getrennt auf Rechnung derjenigen Bedürfnisse gestellt werden, zu deren Befriedigung sie dienen, weil sich um sie der Aufwand für bald die Triebkraft, bald die Wagen, bald die Mannschaft, bald den Betrieb im strengen Wortsinne steigert.

B. Zweckmäßige Ausgaben.

§ 266. Aufwand für Einzelfahrt- und Zeitkarten.

Diejenigen Betriebe, welche das Fahrgeld entweder durch Schaffner im Wagen oder vorher an Zahlstellen erheben lassen, halten besonders dann für zweckmäßig, den Fahrgästen eine Empfangsbescheinigung auszustellen, wenn bei ihnen Theilstreckenpreise gelten. Sie geben darin den gezahlten Betrag und die dafür zu fahrende Strecke an; ihre Herstellung geschieht gemeinüblich durch Druck. Wo Einheitspreise gelten, wird bisweilen die Empfangsbestätigung durch Blechmarken mit laufenden Nummern ersetzt, die der Fahrgast beim Absteigen in einen angebrachten Sammelbehälter wirft. Derarte Empfangsbestätigungen werden für das spätere Abrechnungsgeschäft mit den Schaffnern benutzt[1]). Insofern sie also zur Erreichung gewisser Kontrollen und Feststellung bestimmter Ziffern gebraucht werden, ist der Aufwand für ihre Herstellung

[1]) Für 1891 zahlten Aachen 857, Berlin 3034 bezw. 130 432 und 8526, Coblenz 628, Germany Limited 6820, Frankfurt Tramb 12 005, Hamburg Strb. 16 012, Heidelberg 822, Königsberg 2220, München 29 017, Niederwaldbahn 737, Posen 7712 Mk und Wiener Tramway 15 174 Fl., wobei sich nicht erkennen läßt, in wie weit Bureau oder Betriebszwecke die Zahlung veranlaßten. Vgl. oben § 249 II 348.

[1]) Oben §§ 86, 106, 241 I 264, 324 II 334.

allerdings kein vergeblicher, obschon es fraglich sein kann, ob er[2]) im Einzelfalle dem durch ihn erreichten Nutzen entspricht.

Für den Herstellungsaufwand von Berechtigungsscheinen zu Zeitfahrten liegt sogar ein Bedürfniß vor, weil dem Fahrgaste jedenfalls ein Ausweis in die Hand zu geben ist. Auch ihre Herstellung geschieht überwiegend durch Druck und vereinzelt durch Blechmarken[3]). Hier sucht man den Aufwand dadurch einzubringen, daß bei der ersten Verausgabung und bei dem Ersatze für verlorene oder vernichtete Stücke eine besondere Gebühr erhoben wird.

§ 267. Versicherungsaufwand gegen Feuer.

Die Gefahren aus elementaren Ereignissen auf eine feste Summe zu beschränken, ist stets wirthschaftlich richtig, obschon man dadurch allerdings dazu kommen kann, in manchen Jahren Aufwendungen zu haben, obschon Brandschäden ausgeblieben sind, weil dafür der Nachtheil abgewendet wird, in einem sehr schadensreichen zu unerschwinglichen Ausgaben gebracht zu werden. Deshalb ist der Aufwand für die Brandversicherung ein nützlicher. Sie pflegt dann gleichzeitig die unbeweglichen und beweglichen der Vernichtung durch Feuer ausgesetzten Vermögensstücke des Unternehmers zu umfassen. Die Belastung des Betriebes mit dem ganzen Betrage[1]) ist berechtigt, weil der Vermiether zweifellos die Gebühr auf den Miethszins schlagen müßte und der Betrieb sie dann in dieser Form zu tragen hätte.

---

[2]) Denn 1891 betrug er z. B. bei der Berliner Pferdebahngesellschaft 6900 Mk., bei der Germany Limited Dresden und Hannover 17 400 Mk., in Leipzig 3100 Mk., in München 9517 Mk., Nürnberg 1518 Mk., Wien Tramway 13 658 Fl., Neue Tramway 4215 Fl. Für Fahrscheine und sonstige Druckkosten verausgabten Aachen 937 Mk, Große Berliner 92 700 Mk., Neue Berliner 10 104, Breslau 5317, Coblenz 760, Frankfurt Tramb. 18860, Kasse Stadtb. 826, Lübeck 160, Posen 1980 Mk.

[3]) z. B. früher in Berlin für die Schülerzeitfahrten.

[1]) So z. B. in Aachen mit 2036, Berlin 1094 bezw. 35 439, und 11 739, Braunschweig 736, Breslau 4304, Coblenz 806, Dresdener Straßenbahn und Hannover 16 180, Erfurt 1904, Frankfurter Trambahn 8514, Hamburg 919 bezw. 11 116, Kiel 286, Lübeck 213, München 3851, Magdeburg 1622, Nürnberg 835, Posen 971, Stettin 4006 Mk., Wiener Neue Tramway 1061 Fl.

§ 268. Haftpflichtabfindungs-Aufwand.

Die Straßenbahnbetriebe unterliegen dem Haftpflichtgesetze[1]), weshalb sie für die wirthschaftlichen Nachtheile aus Betriebsunfällen aufzukommen haben. Der Aufwand wird dort größer sein, wo der Einwand fremder Schuld keinen Befreiungsgrund abgiebt oder nach dem Vorbilde der reichsgerichtlichen Rechtsprechung für Deutschland[2]) dem Begriffe höhere Gewalt eine so enge Auslegung gegeben wird, daß kaum noch Fälle denkbar sind, in denen ein Fall ihr untergeordnet werden könnte, und wo ferner die willensfreie Vornahme einer gefährlichen Handlung kein Verschulden herstellt, wenn sie aus einem löblichen Beweggrunde hervorging. Da die Straßenbahnen sich im Straßengewühle bewegen und mangels genügenden Strafrechtsschutzes[3]) unter der Bosheit und Leichtfertigkeit Anderer zu leiden haben, ist bei ihnen auf eine größere Zahl abfindungspflichtiger Unfälle und folgeweise auf einen verhältnißmäßig höheren Geldaufwand dafür zu rechnen, als im Eisenbahnbetriebe. Daß der mechanische gegenüber dem Pferdebetrieb nach Zahl der Unfälle, Schwere des Ausganges und Kostspieligkeit der Abfindung gefährlicher ist, wird allgemein angenommen und hat bisher noch keine ziffermäßige Widerlegung gefunden.

Der Abfindungsaufwand fällt somit unter die nothwendigen Betriebsausgaben. Die Abfindung geschieht entweder durch Versicherung bei Gesellschaften, die sich gewerbsmäßig damit befassen[4]), oder im Wege der Selbstleistung[5]). Das Erstere ist nachweisbar ziffermäßig kostspieliger als das Letztere, da selbstredend die Ver-

---

[1]) Oben § 82 I 235 ff.

[2]) Urt. v. 8. Dezember 1890, 4. April und 27. Oktober 1892 (VI 183 1890, 13 und 159 1892).

[3]) Nachgewiesen in meinem Schutzbedürfniß und anerkannt vom Deutschen Reichstage durch Ueberweisung einer diesbezüglichen Petition an die Reichsregierung zur Berücksichtigung.

[4]) In Deutschland während 1882 bis 1888 von 52 Betrieben gegen 417 304,91 Mk. Versicherungsbeitrag; 1888 war 1 Pf. auf je 2,25 Mk. Fahrgeld und je 18 Fahrgäste zu zahlen. UnfallsgG § 64 S. 218 ff.

[5]) Die nicht versicherten Betriebe hatten 1882—1888 unter Ansatz des Einkaufspreises für die zu zahlenden Renten mit 81 324 Mk. 116 821,99 Mk. Abfindung aufzubringen, sodaß im siebenjährigen Durchschnitt je 1 Pf. auf je 200 Fahrgäste und 9 Mk. Einnahme entfallen ist. UnfallsgG § 63 S. 216 ff.

sicherer an dem Geschäfte verdienen wollen[6]). Andererseits ist für minder ertragsreiche Betriebe die Selbstabfindung dadurch verhängnißvoll, daß ein einzelner durch die begleitenden Umstände besonders kostspieliger Fall das Betriebsergebniß des betreffenden Jahres so ungünstig zu beeinflussen vermag, daß nicht bloß der Gewinn verschwindet, sondern sogar ein Fehlbetrag entsteht. Für diese ist mithin die Versicherung trotz ihrer größeren Kostspieligkeit als zweckmäßig zu bezeichnen.

Größere Betriebe handeln wirthschaftlicher, wenn sie diejenigen Beträge, welche sie als Versicherungsgebühr zahlen sollen, jährlich zurücklegen, um aus ihnen die fälligen Zahlungen zu leisten und erzielten Ueberschüsse für außergewöhnliche Fälle anzusammeln[7]), wie solches mit günstigem Erfolge seit 1885 die Große und die Neue Berliner Pferdebahngesellschaft thun, die sich zur gemeinsamen Abfindung verbunden haben[8]). Dieser Vorgang zeigt den außerordentlichen Erfolg, welchen nothwendig eine Vereinigung sämmtlicher Straßenbahnbetriebe[9]) eines Landes zum gemeinsamen Tragen der Unfallsgefahr haben müßte, indem alle diejenigen Vortheile den Betrieben in Form vertheilbarer Gewinne verbleiben, welche jetzt den Versicherungsgesellschaften als Ueberschuß ihres Prämienertrages gegen die Unfallsabfindungsbeträge zufließen[10]).

---

[6]) Die Gewinnsziffern der Versicherungsanstalten aus dem Deutschen Versicherungsgeschäfte giebt UnfallsgG §§ 65—69 S. 220—230.

[7]) UnfallsgG §§ 63, 71 S. 216 ff., 231 ff.

[8]) Nach den Geschäftsberichten der ersteren hat sich der Versuch bisher bewährt. Er wurde in der Weise bewerkstelligt, daß beide Betriebe, welche eine Prämienerhöhung um 150 % erfahren sollten, die nach dem früheren für unzureichend gehaltenen Satze berechneten Beträge zu einem besonderen Versicherungsstocke niederlegten, welcher heute bereits so groß ist, um sämmtliche Haftpflichtsrenten aus seinen Zinsen zu decken. Vergl. unten § 288 II 418[3].

[9]) Die nähere Begründung der Ausführbarkeit im UnfallsgG §§ 72—76, S. 234—248

[10]) Zum Haftpflichtsabfindungsstocke legten 1891 zurück die Große Berliner 21 029, die Neue 7495 Mk; außerdem warfen 1891 aus: die Deutsche Straßenbahn in Dresden 1430, die Haller Straßenbahn 1361, Hamburg-Altona 1200, Straßenb. 7401, Heidelberg 1454, Königsberg 2635, Lübeck 503, München 14 531, Niederwaldbahn 1349, Nürnberg 3204 Mk, sowie Wiener Tramway 4019, Neue Wiener 5931 Fl., wo es sich durchweg um Versicherungsprämien zu handeln scheint. Ferner ist nicht ausgeschlossen, daß die Ansätze für Versicherung (oben § 267 II 377[1]) solche für Haftpflichtversicherung mit umfassen.

Gesetzlich sind den Verletzten die Heilungskosten und für den Vermögensausfall Renten zuzusprechen, verschiedentlich wird jedoch die Kapitalsabfindung für wirthschaftlich richtiger gehalten, weil sie den Betriebsunternehmer davor befreit, bei Erlöschen der Einbaugenehmigung bezw. des Betriebsrechtes an der Auflösung seines Unternehmens durch fortbestehende Zahlungsverbindlichkeiten beschränkt zu sein. Andererseits verliert er durch Kapitalszahlungen die Vortheile, welche aus dem Wegfallen der Rentenpflicht infolge unverhoffter Wiedererlangung der Erwerbsfähigkeit oder vorzeitigen Todes zu erwarten sind, und halten die Haftpflichtsgesetze die Möglichkeit offen, durch Richterspruch die Rente in Kapital umwandeln zu lassen. Deshalb ist von der Kapitalsabfindung abzurathen, sobald der Betrieb noch auf längere Zeit gesichert ist und der Verunglückte höhere Summen beansprucht, als eine sichere Rentenversicherungsanstalt als Einkaufspreis des nämlichen Betrages fordern würde.

§ 269. Die Kosten der Kontrolle.

Ein so stark ausgebildetes Rechtlichkeitsgefühl, daß nicht allein die Hinterziehung von Fahrgeld[1]), sondern sogar schon die Mitwissenschaft ihrer Verübung für schimpflich gehalten wird, weshalb jeder sich verpflichtet glaubt, die Erlegung des schuldigen Fahrgeldes seitens der Mitfahrenden zu überwachen, wie es in Amerika allen Gesellschaftsschichten eigen sein soll, wird in Europa keineswegs allgemein angetroffen. Hier ist vielmehr die Zahl Derer nicht gering, welche es nicht verschmähen, die Fahrgelegenheit zu benutzen, ohne das volle schuldige Fahrgeld zu erlegen[2]), und jedenfalls die Anzeige einer wahrgenommenen Hinterziehung als unanständig unterlassen. Manche finden sogar einen gewissen Reiz darin, die bezahlte Strecke zu überfahren und im vollen Bewußtsein seiner Schuld etwaige Unredlichkeiten des Schaffners bei der Fahrscheinausgabe zu begünstigen, oder unberechtigte Vortheile von ihm anzunehmen.

---

[1]) Oben § 106 I 322 ff. mit § 266 II 376.

[2]) Straßenbahn VI 32.

Derartige Vorkommnisse haben ziemlich allgemein zur Einführung einer Kontrolle durch besondere Personen geführt[3]), welche unleugbar die Fahrgäste belästigt und den Betriebsunternehmern Geld kostet. Unter der Begründung, daß das Aufgeben der Kontrolle für den Unternehmer wirthschaftlich vortheilhafter als ihre Beibehaltung sein würde, weil die Summe der durch sie als veruntreut ermittelten Beträge überall erheblich gegen den Aufwand, welchen der Lohn und sonstige Bezüge der Kontrolleure verursachen, zurückbleiben, wird bisweilen ihr Wegfall befürwortet. Ist es nun zwar zweifellos wahr, daß die durch die Kontrolle ermittelten Unregelmäßigkeiten in ihrem Geldwerthe eine geringere Ziffer ausmachen, als der zum Zwecke ihrer Ermittelung verausgabte Betrag, so ist andererseits kaum zu bezweifeln, daß die Furcht vor Entdeckung sehr viele Schaffner und Fahrgäste von der Hinterziehung abschreckt und daß nur der geringste Theil der thatsächlich verübten Unregelmäßigkeiten bei der Fahrgelderhebung entdeckt wird. Solange die Betriebsunternehmer durch vorgefallene Ereignisse noch die Gewißheit haben, daß weder in den Kreisen, aus denen sich die Fahrgäste zusammensetzen, noch in diesen, welchen die Schaffner entnommen werden, der Hang zu Hinterziehungen völlig erloschen ist, wird der Aufwand für einen Kontrolldienst nicht für zweckwidrig zu bezeichnen sein. In wirthschaftlicher Hinsicht kommt es auch weniger auf die Höhe des als hinterzogen ermittelten Betrages, als auf die Größe der Hinterziehungsmöglichkeit an, sodaß die Beibehaltung sehr leicht wirthschaftlich vortheilhafter sein kann, wie der Wegfall unter der Wahrscheinlichkeit, daß Hinterziehungen dadurch begünstigt werden[4]).

---

[3]) Oben § 238 II 327.

[4]) 1889 wurden in den Deutschen Straßenbahnbetrieben 15 326 517 Fahrten für 333 269 504 Personen ausgeführt. (Schutzbedürfniß 16.) Würden nun auf jeder Fahrt nur 5 Pf. veruntreut sein, so würde dies 766 325,85 Mk. ausmachen und würde der je hundertste Fahrgast eine Theilstrecke für 5 Pf. überfahren, so würde solches noch immer 166 634,75 Mk. ergeben. Die Kontrolle sämmtlicher Deutschen Betriebe kostet diese Summen bei Weitem nicht.

C. Anstandsausgaben.

§ 270. Die Heizung der Straßenbahnwagen.

Das Verlangen, im Winter die Straßenbahnwagen zu heizen, greift in das Wirthschaftsgebiet einmal wegen der Kosten, welche es verursachen würde, andererseits wegen der Ausfälle, die seine Nichtbefriedigung angeblich[1]) verursachen soll, über. Der Heizungsaufwand beschränkt sich nicht nur auf das Feuerungsmaterial, sondern umfaßt auch den Betrag, welcher zur Beschaffung und Unterhaltung der Heizvorrichtung bezw. zur Verzinsung und Tilgung der dazu verbrauchten Mittel nöthig ist. Seine Bezifferung ist mangels vorliegender Erfahrung unthunlich; jedenfalls wird die Wahl unter den verschiedenen vorgeschlagenen Heizungsweisen auf seine Höhe nicht ohne Einfluß sein. Bei Dampf-, Gaskraft- oder Petroleumbetrieben wird die Heizung durch die dafür erforderliche Feuerung mitbewirkt, und deshalb billiger zu berechnen sein als bei Pferdebetrieb, welcher selbständige Anlagen und Feuerung verlangt.

Daß die fehlende Heizung von der Benutzung der Straßenbahnen abschreckt, ist solange schwer glaublich, als ein Mitbewerb durch geheizte anderweite Beförderungsmittel fehlt, also der Bedarf nach Ortsveränderung nur durch Selbstbewegung oder durch Benutzung ungeheizter Fahrzeuge gedeckt werden kann. Wohl aber wäre denkbar, daß die Heizung der Wagen die Abneigung gegen die Vornahme von Ortsveränderungen zur Winterszeit vermindern, dadurch den Verkehr steigern und in weiterem Verfolge einen Zufluß von Fahrgästen bewirken könnte, der zur Ertragssteigerung führen würde.

Jedenfalls sind die Unkosten[2]) der Heizung für ergiebige Be-

---

[1]) Straßenbahn VI 13; wegen der Gesundheit und Annehmlichkeit oben § 190 II 196; Ztschr. f. Transportw. VIII 12, 39 X 56.

[2]) Sie betrugen in Offenbach in den vier Wintern 1887—1891 5688,26 bezw. 3878,86, 2477,22 und 2500,24 Mk.; die Heizungskosten für Hagen und Kassel sind nirgends beziffert; in Berlin wird jetzt erst ein Probeversuch gemacht; umgekehrt hat in Zürich am 10. März 1891 die Kantonsregierung die früher verlangte Heizung als entbehrlich bezeichnet und erlassen (Geschäftsbericht für 1891 S. 10).

triebe leicht zu tragen, ohne das Ergebniß wesentlich zu schwächen, sodaß es für sie kein wirthschaftlicher Fehler ist, den Heizungsaufwand[3]) als Anstandsausgabe zu leisten, wo man glaubt, dadurch den Wünschen der Fahrgäste entgegenzukommen und sich über die Bedenken hinwegsetzen zu dürfen, welche vom Standpunkte der Gesundheits- und Annehmlichkeitspflege zu erheben sind. Ertragslose Betriebe werden dagegen zum Heizungsaufwande sich nur verstehen dürfen, wenn sie eine ihm gleichkommende Ertragssteigerung durch geheizte Wagen erwarten.

§ 271. Die Beleuchtung der Bahnwagen und der Bahn.

In dem Umfange, wie sie polizeilich verlangt wird[1]), ist der Aufwand dafür eine nothwendige, auf dem Betriebe ruhende Ausgabe. Neuerdings wird jedoch vielfach eine bessere Beleuchtung als die gemeinübliche durch Petroleum- oder Oellampen verlangt[2]), weil sie allerdings das Lesen während der Fahrt höchstens den Fahrgästen ermöglicht, welche unmittelbar am Beleuchtungskörper sitzen. Unabhängig von der bereits erörterten[3]) Frage, ob das Ueberhandnehmen des Lesens der Fahrgäste für die Betriebe wünschenswerth und ersprießlich ist, kann nicht geleugnet werden, daß eine hellere Beleuchtung jedenfalls angenehm ist und vielleicht sogar manche Unzuträglichkeiten beseitigt, welche der stetige Personenwechsel bei mangelhafter Beleuchtung im Gefolge hat. Man befriedigt jedenfalls viele Wünsche durch Uebergang zu einer besseren Beleuchtung und erfüllt damit sowohl eine Anstandspflicht gegen die Fahrgäste, als auch eine Vorsichtsmaßregel gegen sich selbst, indem mit

---

[3]) Die Ansätze mancher Geschäftsberichte für Feuerung (z. B. 1891 Aachen 553, Berlin 1839 bezw. 9335 und 3208, Braunschweig 1246, Bremerhafen 723, Crefeld 3709, Germany Limited 14600, Erfurt 1430, Frankfurter Trambahn 15239, Hamburger Straßenbahn 5718, Heidelberg 2903, Kassel Stadtbahn 537, München 4525, Niederwaldbahn 4512, Nürnberg 5012 Mk., sowie Wiener Tramway 4823 Fl.) geben den Aufwand für Erwärmung der Dienst- und Unterkunftsräume, scheinen überdies bisweilen das Brennmaterial für Maschinen mit zu umfassen.

[1]) Für die Wagen oben §§ 36, 39 I 88[5], 97[4] und des Bahnkörpers § 33 I 77[6]. Vergl. UnfallsgG § 44 S. 168 ff.

[2]) Straßenbahn V 465, 529; Ztschr. f. Transportw. IX 51.

[3]) Oben § 200 II 230.

der größeren Helligkeit eines Wagens er auf weitere Entfernung sichtbar wird, wodurch wieder die Gefahr des Anfahrens fremder Fahrzeuge mit ihren wirthschaftlichen Nachtheilen[4]) verringert wird. Deshalb sollten sich namentlich ergiebige Betriebe den Verbesserungen im Beleuchtungswesen nicht verschließen, indem der Mehraufwand für sie so unerheblich ist, daß bereits ein geringer Personenzuwachs oder die Ersparniß aus einem vermiedenen Unfalle ihn wieder einbringen wird. Elektrische oder Gaskraftbetriebe werden diesen Leuchtstoff fast unentgeltlich erhalten; bei anderweitem Betriebe wird die Wahl eines besseren Leuchtstoffes kaum einen nennenswerthen Mehraufwand gegenüber der jetzigen Beleuchtungsform verursachen. Für bestehende Betriebe ist allerdings der Uebergang zu einer anderen Beleuchtungsart kostspieliger wie für neu zu eröffnende, weil sie die gleichen Anschaffungskosten aufzuwenden haben, während die alten Leuchtkörper unnütz werden, sodaß ihr Buchwerth abzuschreiben ist. Uebrigens wird vor dem Uebergange zu einem anderen Leuchtstoff die Frage nicht nebensächlich sein, ob durch seine Verwendung nicht vielleicht die Unfallsgefahr und folgeweise die Unfallsabfindung erhöht wird, was zur Vorsicht gegenüber neuen Erfindungen im Beleuchtungswesen mahnt.

§ 272. Verschiedene anderweite Anstandsausgaben.

I. Bei einigermaßen günstigem Erträgnisse werden die Unternehmer nicht umhin können, die Wünsche[1]) der Behörden und Bevölkerung auf eine ansprechende Beschaffenheit des Inneren und Aeußeren der Straßenbahnwagen, der Geschirre, der Dienstanzüge zu erfüllen, wenngleich solches den Instandhaltungsaufwand erhöht.

---

[4]) UnfallsgG §§ 28, 36, 52, 96 S. 115ff., 149ff., 185, 310ff.; Schutzbedürfniß § 16 S. 55ff.; oben § 168 II 378².

[5]) Die Geschäftsberichte für 1891 werfen dafür aus in Aachen 1201, Berlin 9310 bezw. 65178 und 8792, Bremen 4277, Chemnitz 452, Hamburg Straßenb. 20812, Heidelberg 346, Königsberg 2996, Lübeck 843, München 16273, Straßburg 2689 Mk., Wien 25136 bezw. 3533 Fl. Scheinbar sind darin die Beträge für Beleuchtung der Diensträume einbegriffen.

[1]) Nur um solche kann es sich in Preußen seit G 28. Juli 1892 § 4 noch handeln; für die frühere Zeit und das Herrschaftsgebiet der GwO oben §§ 38, 39 I 95ff.

Es kann füglich von Jedem, welcher den öffentlichen Verkehr sucht, verlangt werden, daß etwaiges allgemeines Mißfallen vermieden wird, sobald es ohne Gefährdung der Bestandsfähigkeit seines Unternehmens und eigenen Schaden zu erreichen ist. Wenn es sich z. B. um den Ersatz des Oelanstriches durch Lackirung, stilvollere Gestaltung der Haltetafeln, Verbesserung der Schilder, welche die Fahrrichtung angeben, und ähnliches handelt, so ist die Ablehnung für ergiebige Betriebe jedenfalls kleinlich, weil der dadurch verursachte Aufwand verhältnißmäßig nur gering ist.

II. Schon anders steht es mit dem Wunsche, durch Bügel die einzelnen Wagenplätze voneinander zu trennen, weil dies eine Raumbeschränkung herbeiführt oder die Zahl der Plätze durch Vergrößerung jedes einzelnen beschränkt. Denn hieraus ist ein Einnahmeausfall neben dem Aufwande, den die Ausführung kostet, zu erwarten. Die Ablehnung braucht also nicht die Folge übertriebener Sparsamkeit, sondern kann aus tiefer liegenden Gründen zu rechtfertigen sein.

III. Versuche mit neuen Triebkräften oder Betriebsweisen werden selten ohne namhafte Verluste für den Unternehmer ablaufen. Solche sind füglich Denen nicht zuzumuthen, welchen bisher eine genügende Verzinsung des Anlageaufwandes und jeder Unternehmergewinn ausgeblieben ist. Wohl aber haben ergiebige Betriebe sowohl im eigenen Nutzen als zur Befriedigung der Behörden und Bevölkerung den Aufwand eines Versuches nicht zu scheuen, durch dessen Mißlingen sie mindestens erreichen, die Verfechter der Gegenansicht zur Ruhe gebracht und der Allgemeinheit ihre Bereitwilligkeit gezeigt zu haben, statt ausschließlich engherzige Erwerbszwecke zu verfolgen, sich um die Verbesserung des Verkehrswesens stetig bemühen.

IV. Endlich kann selbst für den Fall, daß herzustellende Bindeglieder zwischen bestehenden Linien, die Einrichtung neuer Linien, die Einstellung von Sonderwagen zur Erleichterung des Besuchs von Schaustellungen und Volksbelustigungen[2]) nicht sofort einen sicheren

---

[2]) Meine hierauf abzielenden Vorschläge in Ztschr. f. Transportw. VII 399 sind mittlerweile in Nürnberg, Prag, Zürich zur Ausführung gelangt, wo sich die Einstellung besonderer Theater- und Konzertwagen nicht allein bewährt, sondern sogar als ergiebig erwiesen hat. In Zürich brachte

Gewinn in Aussicht stellen, daß im Gegentheile vielmehr ungewiß bleibt, ob die Ausgaben durch die Einnahmen gedeckt werden, der Aufwand hierfür nicht für unwirthschaftlich bezeichnet werden, da er immer noch aus Anstandsrücksichten zu rechtfertigen, mithin höchstens für Betriebe zu vermeiden ist, deren Lage die größte Sparsamkeit und sorgfältigste Vermeidung jedes unnützen Aufwandes erheischt, damit nicht Fehlbeträge geschaffen werden, durch welche die Bestandsfähigkeit des Unternehmens gefährdet wird.

V. Dagegen ist kein ersichtlicher Grund, aus dem Betriebe Ausgaben für völlig fernliegende Zwecke (z. B. Preise bei Schützenfesten) zu leisten, während sehr wohl eine Beihülfe zur Verstärkung von Garantiefonds für Ausstellungen und sonstige einen Massenzufluß begünstigende Veranstaltungen wirthschaftlich zweckmäßig zu sein vermögen, weil sie die Möglichkeit eines außergewöhnlichen Absatzes der feilgebotenen Beförderungsleistung, mithin daraus erzielbare Mehreinnahme schaffen, der aufgewendete Betrag also wieder eingebracht werden kann.

D. Zweifelhafte Betriebsausgaben.

§ 273. Der Bureauaufwand.

Ob er durchweg auf Rechnung des Betriebes zu stellen ist, kann streitig sein. Ueberwiegend wird indeß der Bahnbetrieb die ganze Thätigkeit der Verwaltung ausmachen, die lediglich seinetwegen eingerichtet ist, sodaß der dadurch veranlaßte Aufwand auf Rechnung des Betriebes kommt. Er ist bald sachlicher, bald persönlicher Art. Hierher gehören die Gehälter und Löhne[1]), dorthin

---

1891 (Geschäftsb. 12) der Wagenkm. 53,2 cents; in Nürnberg hat der durch den Bau des Doppelgleises Katharinengasse—Lauferthor verursachte Wegfall des Theaterwagens (Geschäftsb. 9) sich in einem Einnahmerückgange fühlbar gemacht.

[1]) Als Lohn für das Bureaupersonal giebt z. B. für 1891 die Germany Limited 45140, Hamburg-Altona 14300, Straßenbahn 40560, Leipzig 48000, München 16245, Niederwaldbahn 9856, Nürnberg 18756, Rostock 3600, Stuttgart 12063, Straßburg 20467 Mk., die Wiener Tramwaygesellschaft 134723, die Neue 25076 Fl. an.

die Unkosten für Beschaffung und Ausstattung[2]) der Diensträume, für die Bedürfnisse an Schreibmaterial[3]) und Porto, für Fernsprechanschlüsse und ähnliches mehr. Die meisten Betriebe verzichten deshalb auf eine Aussonderung und getrennte Buchung des Bureauaufwandes. Wo sie vorgenommen wird, fehlt gleichwohl die Gewißheit, daß die betreffenden Ziffern lediglich Ausgaben enthalten, welche nicht zur Förderung von Betriebszwecken geschehen sind, weshalb sie werthlos ist.

Man wendet zwar ein, daß der Vorstand von Aktienbetrieben gleichzeitig das Vermögen verwaltet und den Betrieb besorgt, was eine Scheidung der Ausgaben nach diesen beiden Zwecken rechtfertige. Da indeß der Unternehmer, welcher den Betrieb selbst verwaltet, jedenfalls seinen vollen Lebensunterhalt aus dem Betriebsertrage entnimmt, obschon er mit seiner Thätigkeit für diesen die Verbesserung seines Unternehmens und seines Vermögens bezweckt, ist nicht recht ersichtlich, welchen Nutzen es haben sollte, wenn für Aktienbetriebe eine anderweite Sachbehandlung eingeführt würde.

§ 274. Zinsen.

Es ist bereits wiederholt darauf aufmerksam gemacht worden, daß es eine natürliche und gesetzlich anerkannte Forderung des Unternehmers ist, aus dem Betriebe die Verzinsung der Mittel herauszuwirthschaften, welche der zu befahrende Schienenweg und die benöthigten Triebkräfte bezw. Betriebsmittel verschlungen haben, daß es dagegen keinen Unterschied machen dürfe, ob die Mittel dem eigenen Vermögen entnommen oder von anderen entliehen waren. Ein solcher wird indeß dort hergestellt, wo die Betriebe mit den Beträgen belastet werden, welche als Hypotheken-[1]) oder Obligationen-

---

[2]) Hierfür setzten an 1891 Aachen 468, Große Berliner 41441, Neue Berliner 5347, Braunschweig 700, Bremen 991, München 983 Mk., Wien 2077 bezw 2461 Fl.

[3]) Berlin 713 bezw. 11238 und 1717, Bremerhafen 365, Crefeld 1308, Hamburger Straßenbahn 14328, Heidelberg 1322, München 11863, Niederwaldbahn 3039, Nürnberg 493, Stuttgart 2285 Mk., Wien 36192 bezw. 22529 Fl., wozu noch ein Theil der unter Fahrscheindruck bezifferten Kosten tritt.

[1]) z. B. für 1891 Große Berliner Pferdebahngesellschaft 54572, Neue 17177, Chemnitz 1553, Dresden Deutsche Straßenb. 2000, Dortmund 970,

zinsen[2]) zur Auszahlung gelangt sind, weshalb dieses Verfahren wirthschaftlich sachwidrig ist und überdies leicht zu behördlichen Fehlgriffen bei der Fahrpreisgenehmigung führen kann. Denn die Behörden werden auf den Irrthum verfallen, daß die eingesetzten Zinsen den vollen erforderlichen Betrag zur Verzinsung der Anlagekosten ausmachen, während sie solchen nur zum geringeren Theile herstellen, da überwiegend die hergegebenen eigenen Mittel das entliehene Kapital erheblich übersteigen. Nicht minder wird zu Unrecht denjenigen Betrieben, welche mit fremdem Kapitale arbeiten, der Vorwurf der Unwirthschaftlichkeit gemacht werden, weil die Kostenziffer bei ihnen verhältnißmäßig höher ausfallen wird, wie bei den ausschließlich mit eigenem Gelde begründeten und ausgestatteten Betrieben.

§ 275. Verschiedene Ausgaben.

Abgesehen von den vorerörterten Ausgaben kommen in den einzelnen Betrieben noch verschiedene andere vor, welche weder regelmäßig wiederkehren, noch unter allen Umständen für die Betriebe zweckmäßig sind. Hierher gehören u. a.:

I. Gerichtskosten und Anwaltsgebühren, welche keineswegs immer von dem Betriebsunternehmer veranlaßt sind, sondern zu denen er häufig dadurch gebracht wird, daß unter dem Mißbrauche des Armenrechtes[1]) unbegründete Forderungen gegen ihn gerichtlich verfolgt werden, welche unerstattbare Aufwendungen verursachen. Dazu tritt, daß bisweilen von ihm anzustrengende oder zu verfolgende Prozesse für den Unternehmer unvermeidlich sind, so oft es sich um Streitfragen handelt, deren schließliche Beurtheilung noch ungewiß ist, sodaß das Abstehen von der Verfolgung möglicherweise

---

Halberstadt 1383, Halle Straßenb. 4800, Kiel 3106, Stettin 806 Mk. Vergl. oben § 210 II 251[1].

[2]) z. B. für 1891 Große Berliner Pferdebahngesellschaft 636 128, Neue 84 955, Braunschweig 7940, Breslau 19 672, Coblenz 12 387, Hamburg Straßenb. 91 713, Kassel Straßenb. 21 250, Königsberg 46 475, Lübeck 1541, München 142 120, Nürnberg 24 368, Stettin 10 800, Stuttgart 30 747 Mk. Vergl. oben §§ 205, 210 II 242[1], 251[2].

[1]) K. Hilse: Haftpflicht § 41 S. 169 ff.

erreichbar oder die sofortige Befriedigung immerhin zweifelhafter Forderungen den Vorwurf der Unwirthschaftlichkeit zuziehen können. Endlich sind viele Ansprüche rechtlich derart begründet, daß ein Obsiegen erfolgt, während schließlich das Zahlungsunvermögen oder die Geschicklichkeit des Schuldners, sich seiner Zahlungsverbindlichkeiten zu entziehen, die Beitreibung vereitelt. Bei dieser Sachlage würde verfehlt sein, sämmtliche Aufwendungen für Gerichts- und Anwaltskosten für unwirthschaftlich zu bezeichnen und den Unternehmern zu rathen, lieber zur Vermeidung des Kostenaufwandes jede Forderung zu befriedigen und jede eigene aufzugeben, weil erfahrungsgemäß das Bekanntwerden eines derartigen Verhaltens sehr bald dahin führt, immer dreister zu fordern und immer waghalsiger in Schadenszufügungen zu werden.

II. Um auswärtige Einrichtungen und Betriebsweisen kennen zu lernen, kostspielige Reisen zu unternehmen, kann nur für Betriebe zweckmäßig sein, welche die Mittel und den guten Willen zu Betriebsverbesserungen durch Uebertragung bewährter fremder Einrichtungen haben, während für mittellose und selbstbewußte Betriebe die entsprechenden Ausgaben nutzlos sind und besser unterbleiben. Denn Erfahrungen haben nur dann Werth, wenn sie bei dem eigenen Betriebe berücksichtigt werden.

III. An die Betriebsunternehmer treten bisweilen Forderungen heran, deren Ablehnung unliebsame Weitläufigkeiten oder Erörterungen in den Tagesblättern nach sich ziehen. Deshalb sind Aufwendungen denkbar, die man als Schweigegelder bezeichnen könnte. Sie sind besonders dann unvermeidlich, wenn für den Betrieb wesentliche Veränderungen, z. B. Erweiterung des Netzes, Uebergang zu einer anderen Betriebsweise, Verlängerung des Einbaurechtes geplant sind, oder mindestens zweckmäßig, weil sie zur Schadensabwendung taugen. Denn daß eine geschickt geleitete Verdächtigung durch die Tagesblätter einem Betriebsunternehmer ebenso gefährlich ist, wie eine feindliche Claque dem darstellenden Künstler, ist nicht zu bezweifeln, weshalb Niemandem zu verargen ist, sich ihrer durch Geldopfer zu erwehren. Dagegen wird schwerlich zu glauben sein, daß ein Betrieb zu Bestechungszwecken oder zum Täu-

schen der öffentlichen Meinung Ausgaben nöthig und jemals schon verwendet hat[2]).

IV. Alle derarte und noch verschiedene andere Gelegenheitsausgaben, deren Aufführung wegen ihrer Mannigfaltigkeit unthunlich und deren Begründung bloß im Einzelfalle unter Berücksichtigung aller einschlagenden Verhältnisse richtig zu beurtheilen sein wird, pflegen die Geschäftsberichte unter »Verschiedenes« zusammenzufassen[3]). Sofern dieselben keine verhältnißmäßig große Summe ausmachen, werden sie für wirthschaftswidrig kaum gelten können.

III. Der Betriebsüberschuß der Straßenbahnen.

§ 276. Sein Wesen.

Je nachdem, ob bei dem Gegenüberstellen der Einkommens- und Ausgabenziffer eines Betriebsunternehmens diese oder jene überwiegt,

---

[2]) Bisweilen sollen allerdings einflußreiche Personen je nachdem, ob ihr Einfluß für eine günstige oder nachtheilige Maßnahme beansprucht wurde, in der Weise wirthschaftlich betheiligt worden sein, daß sie einen Posten Aktien für einen Termin kauften oder verkauften, an dem die Wirkung des Beschlusses bereits fühlbar geworden sein mußte, um den aus dem Unterschiede zwischen Anlage- und Veräußerungspreis entspringenden Gewinn ihnen zuzuwenden. Daß die Unternehmer derarter Spekulationsgeschäfte als Gemeindevertreter den Verhandlungen fern geblieben oder der Abstimmung sich enthalten hätten, ist bisher nicht beobachtet worden. Vielleicht üben die schwebenden Vorgänge in der Panama-Angelegenheit nach dieser Richtung eine reinigende Wirkung.

[3]) Nach den Geschäftsberichten für 1891 haben unter »Verschiedene Ausgaben« gebracht Aachen 1690, Große Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft 66295, Neue 17566, Braunschweig 7221, Bremen 7261, Bremerhafen 11239, Breslau 50033, Chemnitz 12224, Coblenz 846, Germany Limited 77140, Dortmund 22861, Drachenfelsbahn 8790, Duisburg 27014, Erfurt 4227, Frankfurt 4843 bezw. 35156, Gladbach 7473, Halle 8485, Hamburg 21523 bezw 52358, Heidelberg 3341, Kassel 1592 bezw. 14523, Kiel 5853, Königsberg 15726, Leipzig 64940, Lübeck 4514, Magdeburg Strb. 59229, Mülhausen 29122, München 5363, Niederwaldbahn 4384, Nürnberg 13914, Posen 189, Rostock 6099, Stettin 23661, Straßburg 84239 Mk. und Wien 24012 bezw. 32635 Fl.

spricht man von **Fehlbetrag**[1]) oder **Ueberschuß**. Ersterer stellt ausnahmslos einen **Verlust** her, weil zu seinem Wiedereinbringen das eigene Vermögen in Anspruch zu nehmen, aus welchem er zu ersetzen ist, wodurch folgeweise eine Minderung eintritt[2]). Dagegen ist **Ueberschuß** nicht etwa gleichbedeutend mit **Gewinn**, indem er kaum auszureichen braucht, um denjenigen Betrag zu decken, welcher zur Vermeidung einer durch Abnutzung und Entwerthung seiner Bestandtheile drohenden Verminderung des Betriebsvermögens — also Beseitigung eines Schadens — gebraucht wird[3]).

Wiederholt ist bereits darauf hingewiesen[4]), daß gemeinüblich die Ausgabenziffer der Betriebsrechnungen keineswegs alle diejenigen Unkosten enthält, welche der Betrieb abwerfen muß, daß man sich vielmehr allgemein daran genügen läßt, die zur Auszahlung an Dritte gelangenden Zinsen des im Betriebe arbeitenden Vermögens anzusetzen, statt solche von den vollen Anlagekosten zu berechnen, daß man erst recht davon absieht, die zur Kapitalstilgung und zum Ersatze der Werthsabnutzungen erforderlichen Beträge aufzuschlagen. Daher kommt es, daß manche Betriebe für ergiebig gelten, obschon sie nothleiden[5]), und falsche Auffassungen über die Ergiebigkeit der Straßenbahnen in der öffentlichen Meinung nicht bloß platzgreifen, sondern sich sogar behaupten konnten, worauf so manche unliebsame Erörterungen, übertriebene Forderungen und unerschwingliche Belastungen zurückzuführen sind, unter denen — zum Schaden ihrer natürlichen Entwickelung — die Straßenbahnen heute viel zu leiden haben.

Der Ueberschuß hat also, soweit die Zinsen des Anlagekapitals nicht schon in der Betriebsausgabenziffer enthalten sind, diese und daneben die Kapitalstilgung vornweg zu liefern, um erst zu dem dann noch verbleibenden Betrage Gewinn zu sein. Demgemäß wird im Einzelfalle festzustellen sein, inwieweit der ermittelte Ueberschuß

---

[1]) z. B. oben § 159 II 91[1]; unten § 284 II 410

[2]) Bei Aktiengesellschaften ist die unvermeidliche Schlußwirkung das Herabsetzen des Nennwerthes (oben § 232 II 311[2]) oder das Zusammenlegen der Aktien (z. B. Potsdam, Verstadtlichung § 21 S. 64[6]).

[3]) Oben §§ 158, 159 II 85, 92.

[4]) Oben §§ 258—262 II 363, 365, 367, 370.

[5]) Dies sind alle, welche nicht wenigstens eine landesübliche Verzinsung gestatten und zur Zeit noch die Mehrheit bilden. Oben §§ 158, 234 II 85, 314[6].

noch die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals abzugeben hat. Denn es genügt namentlich zur Schadloshaltung des Unternehmers und um ihn vor Verlusten zu bewahren, noch nicht, daß er von seinem für das Unternehmen hergegebenen Vermögen die landesübliche Verzinsung bekommt, vielmehr ist darüber hinaus darauf Bedacht zu nehmen, das eingelegte Vermögen auf der ursprünglichen Höhe zu erhalten, d. h. es nicht schmälern zu lassen. Dazu gehört aber das Wiederaufbringen desjenigen Betrages, um welchen die einzelnen Vermögensstücke durch den Gebrauch abgenutzt werden und dadurch am Werthe verlieren, weshalb sie naturgemäß aus dem Betriebe herauszuwirthschaften sind. Dementgegen kommen sie sachwidrig bei der heut üblichen Verrechnungsweise aber erst zur Hebung, wenn und soweit der Ueberschuß dazu ausreicht.

Für den Abnutzungsgrad und die ihm entsprechende Werthsminderung der einzelnen für den Betrieb gebrauchten Gegenstände sind jedoch ganz andere Umstände als die Ziffer des Ueberschusses maßgebend, nämlich die Art ihres Gebrauches, ihre eigene Standhaftigkeit, ihre Widerstandsfähigkeit gegen Witterungsverhältnisse, der Einfluß der Zeit, mannigfache äußere Zufälligkeiten und ähnliches mehr. Alles dies äußert unabhängig davon, ob der Betrieb ergiebig oder unergiebig ist, seine zerstörende Wirkung, verändert damit aber den Gebrauchs- und den Veräußerungswerth der Gegenstände.

Soll es nicht schließlich zu einem völlig entwertheten und unbrauchbaren Unternehmen kommen, sondern der Vermögensstand ungeschmälert bleiben, so sind jährlich entweder auf die einzelnen Vermögensstücke so hohe Rücklagen zu machen, um aus ihnen bei Bedarf Neubeschaffungen zu bewirken, oder so starke Abschreibungen auf den Erwerbspreis vorzunehmen, daß der Buchwerth der einzelnen Gegenstände soweit herabgemindert wird, um bei einer gebotenen Veräußerung der Gegenstände muthmaßlich noch erreicht zu werden. Denn der Erlös und die angesammelten Rücklagen sind dazu bestimmt, das volle Anlagekapital wieder herzustellen.

Unter diesen Umständen wird zur Beurtheilung der Grundsätze, welche bei Bemessen der Abschreibungshöhe zu berücksichtigen sind bezw. gemeinüblich befolgt werden, die nachfolgende Uebersicht geboten, weil sie veranschaulicht, was der Betriebsüberschuß bestimmungsgemäß noch abwerfen soll.

Betriebe	Einnahmen	Ausgaben	Ueberschuß	Davon entfallen auf: Abschreibung bezw. Amortisation	Aktionäre[1]		Beamten	sonstige
	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	%	Mark	Mark
Aachen	301 905	240 416	61 489	58 313	—	—	—	3 176
Allgemeine Lokalb.	752 685	555 325	197 360	68 891	125 000	5,0	2 761	708
Barmen	552 718	398 694	154 024	18 400	127 332	5,0	800	7 472
Berlin Berliner	801 385	793 702	7 683	—	—	—	6 384	299
Große	14 614 880	8 510 509	6 104 371	1 743 920	2 137 500	12,5	237 463	1 985 488
Neue	1 646 846	1 240 144	406 702	159 422	—	—	4 000	243 280
Braunschweig	200 408	150 386	50 022	19 373	27 000	4,5	1 787	1 962
Bremen	192 770	157 542	35 228	17 170	15 000	2,5	1 448	1 610
Bremerhafen	161 779	116 909	44 870	17 325	22 500	5,0	1 208	3 837
Breslau	994 843	701 642	293 201	93 856	140 000	7,0	7 797	51 548
Chemnitz	152 090	109 948	42 142	9 853	[2] —	—	—	32 289
Coblenz	109 746	83 537	26 209	19 760	5 000	—	990	459
Crefeld	275 441	234 718	40 723	40 448	—	—	—	275
Dortmund	260 595	199 290	61 305	17 845	[2] —	—	—	43 460
Drachenfels	68 562	34 023	34 539	8 922	[2] —	—	—	25 617
Dresden D. Strb.	504 520	422 389	82 131	20 116	—	—	1 500	60 515
Germany lim.	2 883 936	2 142 798	741 138	180 000	518 164	—	19 903	23 071
Duisburg	173 835	125 716	48 119	18 433	[2] —	—	—	29 686
Erfurt	171 001	142 319	28 682	13 894	12 500	5,0	2 150	138
Frankfurt Lokalbahn	81 421	58 638	22 783	7 690	14 000	4,0	—	1 093
Trambahn	1 644 505	1 217 549	426 956	97 911	259 584	12,0	31 201	106 924
Halberstadt	52 805	37 963	14 842	9 108	5 250	2,5	160	324
Halle Straßenbahn	216 273	154 713	61 560	21 396	35 062	5,5	2 941	2 161
Hamburg Straßenb.	4 303 644	3 443 072	860 572	403 913	412 000	4,0	21 691	22 968
Altona	889 970	630 428	259 542	107 281	128 000	16,0	24 052	209
Heidelberg	154 379	89 848	64 531	15 097	46 312	3,75	468	2 654
Kassel Stadtbahn	106 739	93 764	12 975	11 475	—	—	—	1 500
Straßenbahn	185 317	137 895	47 422	41 000	—	—	—	6 422
Kiel	109 546	109 388	158	—	—	—	—	158
Köln	—	—	142 408	8 000	160 000	—	—	14 408
Königsberg	358 938	280 782	78 156	46 000	28 095	3,0	1 600	2 461
Leipzig	1 974 763	1 630 142	344 621	85 903	141 140	[6] —	—	117 578
Lübeck	139 049	106 836	32 213	24 009	7 500	2,5	—	704
Magdeburg Straßenb	825 283	734 518	90 765	—	72 000	6,0	14 112	4 653
Mülhausen	285 109	208 792	76 317	15 000	20 000	2,0	—	41 317
München	2 087 520	1 321 462	766 058	291 926	300 000	7,5	38 644	135 488
Niederwaldbahn	134 597	60 038	74 559	12 617	24 000	2,0	1 495	36 447
Nürnberg	518 603	393 189	125 414	—	90 000	5,0	13 868	21 546
Offenbach	139 507	106 449	33 058	22 179	7 500	1,5	1 535	1 844
Posen	174 553	152 324	22 229	11 637	10 000	1,0	—	529
Potsdam	202 320	136 789	65 531	25 751	33 741	4,5	3 908	2 131
Riesa	11 725	10 319	1 406	830	—	—	—	576
Rostock	49 925	45 214	4 711	4 711	—	—	—	—
Stettin	421 061	347 460	73 601	35 168	30 000	2,5	6 766	1 667
Stuttgart	615 295	473 887	141 408	73 811	61 000	6,0 / 3,5	728	5 869
	Florin	Florin	Florin	Florin	Florin		Florin	Florin
Wien Neue	—	—	147 988	—	141 900	—	—	6 088
Tramway	3 946 139	—	782 835	316 937	446 055	—	18 798	1 045
Graz	168 489	110 403	58 086	[3] 2 200	41 832	6,0	3 764	10 290
	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs		Francs	Francs
Genf und Biel	—	—	212 531	59 166	50 000	5,0	—	[4] 103 365
Zürich	409 173	314 215	94 958	53 466	[5] 41 492	—	—	—

1) Oben § 158 II 84. — 2) In Allgemeine Lokalb. enthalten. — 3) Kapitalstilgung. — 4) Darunter 75876 Fr. Zinsen und Kursverlust. — 5) Unter Zuhülfenahme von Kapitalszinsen auf 84793 Fr. erhöht. — 6) Für das am 30. Juni 1892 abgelaufene Geschäftsjahr; Vorzugsaktien erhielten 6 %, Stammaktien 4 %.

Von 50 Betrieben, unter denen gerade die schwächsten wegen fehlender Angaben weggeblieben sind, hat der Betriebsüberschuß bei neun zu einem Gewinne nicht ausgereicht, der bei einzelnen überdies nur künstlich durch unnatürliches Beschneiden der Abschreibungen oder Inanspruchnahme von Rücklagen herausgerechnet worden ist. Der wahre Bedarf, welchen der Ueberschuß befriedigen soll, ist einerseits aus der Verlust- und Abnutzungsgefahr, andererseits aus dem natürlichen Rechte auf Verzinsung, Unternehmergewinn und Vermögenserhaltung abzuleiten und ziffermäßig zu ermitteln.

§ 277. Die Verlustgefahr für Straßenbahnbetriebe.

In mehrfacher Weise ist durch den Betrieb auf Verluste zu rechnen, indem die Anschaffungen oder Ausführungen theils gänzlich untergehen, theils so wesentliche Veränderungen erfahren, daß zur Betriebsweiterführung Ersatzstücke zu beschaffen oder Erneuerungen zu bewirken sind.

I. Hierher fällt zunächst in Pferdebetrieben das Eingehen von Pferden durch Tod oder Krankheiten, welche die Tödtung nöthig machen. Den Umfang dieser Verlustgefahr veranschaulichen die nachfolgenden aus den wenigen Betrieben, welche in ihren Geschäftsberichten darauf näher eingehen[1]), entnommenen Ziffern[2]) dahin:

---

[1]) Außerdem ist bekannt, daß 1891 der Abgang durch Tod betragen hat in Aachen 1,1, Bremerhafen 2,5, Chemnitz 0,9, Duisburg 2,9, Dresden D. Strb. 2,4, Gladbach 1,7, Hamburg Strb. 1,4, Altona 1,8, Kassel Strb. 1,3, Kiel 1,2, Königsberg 0,5, Lübeck 1,3, Magdeburg Strb. 1,4, Nürnberg 1,8, Posen 1,4, Stettin 5,4, Stuttgart 3,3, Wien Tramway 1,3, Neue 0,9, Mailand 0,6, Rotterdam 1,5, Zürich 0,7 % des Bestandes.

[2]) Einen ferneren Anhalt bietet die Thatsache, daß der Bestand in folgenden Betrieben 1891 auf je 100 Pferde enthält aus Anschaffungen der Vorjahre:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	neu
Aachen	28,5	18,9	15,3	5,3	8,9	1,8	1,8	3,6	1,8	—	14,1
Berlin Große .	15,4	12,1	16,9	7,4	10,1	8,3	4,7	3,1	2,0	2,1	17,9
Neue .	19,1	16,4	20,3	16,2	6,9	2,6	1,7	0,1	0,8	—	15,9
Berliner	19,7	14,2	15,9	11,2	5,7	3,1	3,3	2,6	2,2	3,1	19,0
Kassel Strb. .	12,5	12,5	10,9	9,3	12,5	26,7	—	—	—	—	15,6
Wien N. Tr. .	17,1	11,6	16,0	3,1	15,4	6,8	8,5	0,8	0,6	—	20,1
Zürich	16,0	13,4	12,6	6,7	11,0	1,7	1 7	8,4	6,7	—	21,8

Die Uebersicht umfaßt 7823 Pferde.

	Verlust durch Tod								Ausmusterung wegen Abnutzung								Abgang aus beiden Ursachen	
	Berlin						Barmen		Berlin						Barmen		in München	
	Große		Neue		Berliner				Große		Neue		Berliner					
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
1873	5	3,5	—	—	0	0,0	—	—	—	—	—	—	46	21,1	—	—	—	—
1874	15	4,5	—	—	9	4,2	—	—	9	2,6	—	—	22	10,3	—	—	—	—
1875	32	3,8	—	—	5	2,1	—	—	32	3,8	—	—	31	12,7	—	—	—	—
1876	18	1,8	—	—	0	0,0	—	—	67	6,7	—	—	26	11,1	—	—	—	—
1877	15	1,3	2	5,6	1	0,4	7	4,0	129	11,6	4	11,1	33	13,6	39	22,5	—	—
1878	12	1,0	[1]) 0	0,0	7	2,9	4	2,8	75	6,4	[1]) 4	8,7	24	10,0	22	15,2	—	—
1879	32	1,8	3	3,1	5	2,0	4	2,9	190	10,8	13	13,7	30	12,2	9	6,7	—	—
1880	55	2,7	3	3,1	4	1,4	5	3,4	187	9,3	5	5,2	31	11,1	18	12,1	—	—
1881	35	1,5	2	1,8	5	1,7	4	2,8	279	12,0	9	8,0	43	14,7	14	9,7	—	—
1882	46	1,7	3	1,5	5	1,7	3	1,9	274	10,7	15	7,7	38	12,8	19	12,5	—	—
1883	49	1,7	9	4,0	7	2,4	4	2,5	398	14,0	14	6,2	40	13,7	16	10,0	36	10,2
1884	48	1,5	[2]) 11	3,5	3	1,1	4	2,3	354	11,4	[2]) 80	25,2	27	9,4	23	13,4	54	14,6
1885	56	1,5	17	5,0	5	1,7	1	0,5	538	14,5	76	22,3	16	5,6	20	10,9	57	15,6
1886	64	1,4	7	1,9	10	3,2	1	0,5	401	9,9	33	8,8	32	10,4	20	10,6	53	14,4
1887	68	1,4	22	4,0	7	2,1	8	3,9	481	11,2	112	20,0	38	11,4	19	9,3	50	10,7
1888	81	1,6	19	3,0	8	2,2	3	1,4	448	9,2	67	10,7	64	17,5	30	14,3	63	12,7
1889	82	1,4	27	3,8	10	2,8	2	0,9	507	9,7	91	12,8	46	12,8	27	12,0	52	9,2
1890	69	1,3	17	2,3	8	2,0	12	5,2	634	11,4	78	10,5	46	11,6	23	10,0	59	9,3
1891	118	2,0	15	2,0	25	5,9	13	5,2	670	11,4	83	10,8	70	16,6	22	8,9	65	9,1

1) Nur ½ Jahr. — 2) 1½ Jahr.

Die gegebenen Ziffern zeigen einen auffälligen Unterschied bei den drei Berliner Betrieben trotz gleicher örtlicher Verhältnisse, der unschwer darauf zurückzuführen ist, daß bei minderer Ergiebigkeit des Unternehmens die Pferde weniger gut gehalten, stärker beschäftigt, deshalb leicht überangestrengt und vorzeitig abgenutzt werden, weshalb die Verlustgefahr zunimmt. Für eingegangene Pferde sind selbstredend neue zu beschaffen; der dafür anzulegende Preis abzüglich des Erlöses für die veräußerten Kadaver ist naturgemäß aus dem Ueberschusse zu decken, wo verabsäumt war, ihn sofort den Betriebsmitteln zu entnehmen.

II. Die mechanischen Triebwerke werden gleichfalls schwerlich für die volle Dauer der Betriebsfrist ausreichen, in größerem oder geringerem Umfange nach längerer oder kürzerer Zeit völlig untauglich werden und deshalb durch neue zu ersetzen sein. Bisher fehlen Erfahrungen über den Grad des in den einzelnen Betriebsjahren zu erwartenden Verlustes bezw. der Zwischenräume, binnen welchen die einzelnen für den Maschinenbetrieb erforderlichen Triebwerke oder Ausrüstungsgegenstände durch Neuanschaffungen zu ersetzen und deshalb verloren sind.

III. Nicht minder werden die Wagen im Zeitenverlaufe unverwendbar werden, sodaß es zur Erhaltung der nothwendigen Wagenzahl zu Neuanschaffungen kommen muß, deren Mittel der Ueberschuß abzugeben hat. Je sorgfältiger der Betrieb die Instandhaltung der Wagen bewirkt, je gründlicher und eingreifender deren Ausbesserung geschieht, desto geringer wird füglich der Betrag ausfallen können, welcher aus dem Ueberschusse auf die Verlustgefahr der Wagen jährlich zu veranschlagen ist.

IV. Selbst der Bahnkörper wird kaum die ganze Betriebszeit ausdauern, vielmehr vor dem Ablaufe der Einbaufrist und seiner dann erfolgenden Ueberlassung an den Straßeneigenthümer oder seiner Wiederbeseitigung in größerem oder geringerem Umfange umzulegen oder anderweitig umzugestalten sein. Diese Erneuerungsnothwendigkeit wird bei schlechterer Ausführung und stärkerem Gebrauche schneller eintreten und kostspieliger ausfallen, als bei besserer Ausführung und schwächerem Gebrauche. Stählerner Unterbau wird länger als hölzerner währen, schnelle Zugfolge mit schweren und gefüllten Wagen einen größeren Druck auf ihn aus-

üben, als das Fahren leichter Fahrzeuge in langen Zwischenräumen, die örtlichen Untergrunds- und Pflasterverhältnisse, Witterung, der Grad des sonstigen Verkehrs werden gleichfalls nicht ohne Einfluß sein. Unter Berücksichtigung aller einschlägigen Einflüsse wird also die muthmaßliche Dauer der geschaffenen Anlage zu veranschlagen und die dadurch ermittelte Summe auf die einzelnen Jahre zu vertheilen sein, um als Ersatz der auf sie entfallenden Verlustgefahr aus dem Ueberschusse vorweg abgesetzt zu werden, wobei indeß naturgemäß die Zwischenzinsen nicht zu vergessen sind[3]).

Die Verluste der vorberegten Art werden von einzelnen Betrieben aus den Einkünften des betreffenden Jahres gedeckt und als Betriebsausgaben gebucht. Dies ist insofern sachwidrig, als dadurch diejenigen Jahre, in denen diese Wirkung früherer Vorgänge eintritt, zu gunsten derjenigen Jahre überlastet werden, in welche die verlusterzeugenden Ereignisse gefallen sind. Gerade sie müßten die Mittel aufbringen, um die Folgen von Betriebshandlungen auszugleichen, deren Nutzen ihnen zugeflossen war, während die schädliche Wirkung erst später hervortritt. In richtiger Erkenntniß dessen wird eine sachgemäße Vertheilung des späteren Bedarfs auf die einzelnen ihn verursachenden Jahre bald in Form von Abschreibungen, bald durch Bildung von Erneuerungsfonds angestrebt[4]).

§ 278. Die Abnutzungsgefahr für Straßenbahnbetriebe.

I. Welche Zeit die verschiedenen mechanischen Triebkräfte bis zu ihrer Unbrauchbarkeit ausdauern, welche Leistungen ihnen bis dahin zugemuthet werden dürfen, in welchem Verhältnisse der Gebrauchs- und Veräußerungswerth im Zeitenverlaufe schwindet, dafür fehlen bisher zuverlässige Nachrichten und ausreichende Erfahrungen, weshalb auf weitere diesbezügliche Ausführung zu verzichten ist. Denn oft ist die Gebrauchszeit noch zu kurz gewesen, um ein untrügliches Urtheil über den Abnutzungsgrad überhaupt oder mit Rücksicht auf die einzelnen einschlagenden Verhältnisse zu

---

[3]) Tabelle oben § 169 II 133.

[4]) Unten §§ 281, 282 II 404 ff., 406 ff.

gestatten, bald hat wiederum umgekehrt die Neuheit im Gebrauche des Triebwerkes anfänglich zu sachwidriger Handhabung geführt, mangelnde Uebung manche Schäden verursacht und wurden Abänderungen nöthig, die später vielleicht entbehrlich werden, weshalb anfänglich übermäßig starke Abnutzungen und hohe Kosten sich keineswegs dauernd zu behaupten brauchen, sondern sich vielleicht ermäßigen werden.

II. Anders steht es mit den Pferden als Triebkraft. Hier liegen reiche — vereinzelt mehr als zwanzig Jahre zurückreichende — Erfahrungen vor[1]), die nach Sorgfalt und Zuverlässigkeit der grundlegenden Beobachtungen wenig zu wünschen übrig lassen.

	Von den Anschaffungen des betreffenden Jahres blieben dienstauglich länger als Jahre[2])												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1873	96,5	87,9	78,0	66,7	54,6	49,6	30,5	19,9	12,1	7,8	3,7	1,4	1,4
1874	93,9	84,1	73,4	54,2	53,3	39,7	27,6	16,8	14,0	5,6	2,8	0,5	0,5
1875	90,4	82,8	71,8	65,3	54,5	43,7	31,7	22,2	12,4	6,6	2,4	1,6	0,4
1876	93,0	80,2	72,0	61,9	51,8	40,1	29,5	18,3	10,5	5,4	3,5	1,9	1,2
1877	94,7	89,4	74,9	65,9	51,4	40,9	27.9	20,7	10,6	8,2	4,3	3,8	3,4
1878	95,0	82,0	74,5	63,5	53,5	40,5	29,0	18,5	13,0	9,5	6,0	3,5	1,5
1879	94,3	85,7	78,4	66,7	55,5	46,0	30,1	22,9	16,4	12,6	9,8	6,4	3,2
1880	92,6	84,1	74,7	63,3	54,1	37,8	29,2	19,4	13,6	8,6	4,7	3,2	
1881	91,2	83,3	70,2	58,9	44,9	36,3	26,0	19,0	13,4	8,1	4,5		
1882	95,7	86,1	76,9	65,9	56,4	47,8	39,2	29,9	21,4	14,8			
1883	94,6	84,9	72,8	63,4	55,5	47,3	38,7	29,6	19,7				
1884	96,2	86,7	78,1	68,2	58,2	50,0	38,5	26,7					
1885	96,4	86,5	76,4	67,2	58,2	48,3	36,1						
1886	96,3	88,4	79,3	71,2	62,1	52,3							
1887	93,8	87,4	80,2	71,3	60,8								
1888	95,4	87,9	79,4	70,6									
1889	94,5	86,9	79,6										
1890	96,3	88,6											
1891	93,8												

Sie haben die Erkenntniß gebracht, daß sorgsame Pflege, sachgemäße Fütterung, richtige Auswahl nach Alter und Körperbau,

[1]) Uebersicht oben § 277 II 395.

[2]) Bisher hat die längste Ausdauer von Pferden im Bahndienste 18 Jahre betragen.

verständige Behandlung ohne Ueberanstrengung die Ausdauer zum Betriebe wesentlich bestimmen, indem dann die Sterblichkeit geringer und die Brauchbarkeit eine längere ist, wie allgemein angenommen wurde[3]).

Dabei hat bereits der Umstand seine Berücksichtigung gefunden, daß bisweilen die Verwendbarkeit dadurch vorzeitig und grundlos abgeschnitten wurde, daß die Ortspolizeibehörden das Recht, nach ihrem Gutdünken Pferde für den Betriebsdienst fernerhin untauglich zu erklären, in Anspruch nehmen[4]) und in einem Umfange ausübten, der bisweilen stark an Mißbrauch grenzt, wogegen sich aufzulehnen die Betriebsunternehmer leider machtlos blieben.

Abgesehen von den im Betriebsdienste verendeten Pferden[5]) geht übrigens durch Wegfall der ferneren Verwendbarkeit keineswegs der volle Anschaffungspreis, sondern nur der Betrag verloren, um welchen der erzielte Veräußerungspreis hinter dem Buchwerthe zurückbleibt.

Unbrauchbarkeit für den Bahnbetrieb ist nämlich keineswegs gleichbedeutend mit vollständiger ferneren Unverwendbarkeit. Im Gegentheil sind dienstuntaugliche Bahnpferde in der Landwirthschaft noch sehr gut zu gebrauchen und hierfür gesucht. Einen Belag dessen liefern bei den Versteigerungen die erzielten Verkaufspreise und die Zusammensetzung der Kaufliebhaber, unter denen die Landwirthe überwiegen. Diese Erscheinung ist natürlich. Den Hauptfehler zur Aussonderung und Ausschließung vom Betriebsdienste bilden nämlich Huf- oder Beinleiden, welche durch das beständige

---

[3]) Oben § 277 II 394[2].

[4]) Oben §§ 38, 40 I 96[1], 100[3].

[5]) Als untauglich sind vom Bestande des Jahres 1891 ausgemustert in Aachen 9,4, Bremerhafen 10,1, Breslau 12,9, Chemnitz 9,1, Dresden D. Strb. 11,4, Dortmund 13,4, Duisburg 17,7, Gladbach 13,8, Hamburg Strb. 12,9, Altona 16,0, Kassel Strb. 13,3, Kiel 9,0, Königsberg 9,5, Lübeck 15,8, Magdeburg Strb. 15,7, Nürnberg 9,9, Posen 14,3, Stettin 7,1, Stuttgart 6,3, Graz 12,3, Wien Tramway 9,5, Neue 17,2, Mailand 12,2, Rotterdam 12,8, Zürich 11,1 %; außerdem hat der Abgang des Pferdebestandes betragen in Coblenz 16,6, Frankfurter Trambahn 16,8, Halle 7,2, Heidelberg 5,7, Köln 15,4, doch scheinen in diesen Ziffern die Verluste durch Tod einbegriffen zu sein.

Laufen auf dem Straßenpflaster hervorgebracht sind, indessen bei längerem Laufen auf weicher Erdfläche entweder gänzlich schwinden oder doch wenigstens abnehmen, jedenfalls aber weder die Zugkraft noch die Tragfähigkeit benehmen. Weit bedenklicher ist eine zweite Fehlergattung, daß nämlich die Brust durch die Anstrengung des Anziehens oder den gewaltigen Druck beim plötzlichen Anhalten infolge starken Bremsens mehr oder weniger gelitten hat. Sein Vorhandensein beschränkt die Leistungsfähigkeit und beeinträchtigt die Lebensdauer durch die Rückwirkung jenes Uebels auf innere Organe. Man erzielt deshalb für Thiere, welche damit behaftet sind, meist nicht mehr den Buchwerth, selbst wenn er durch Abschreibungen weit unter die Selbstkosten gemindert ist. Gänzlich unbrauchbare Pferde werden gemeinüblich sofort an die Abdeckereien verkauft, solches geschieht namentlich mit allen, welche die Spuren gesetzlicher Gewährsmängel tragen.

Von den Ursachen, welche den Tod herbeiführten, stehen obenan Kolik, woran sich in absteigender Folge schließen Lungenentzündung, Apoplexien, Knochenbrüche, schwarze Harnwinde, innere Verblutung, Blutfleckenkrankheit, Starrkrampf, eitrige Gelenkentzündung, Ablösung der Hornkapsel, während anderweitige Ursachen nur vereinzelt aufzutreten pflegen.

Die Streitfrage, ob es vortheilhafter ist, die Pferde bis zur vollständigen Unverwendbarkeit für den Bahndienst zu behalten oder bald nach Auftreten von Schäden auszumustern und den dann höheren Verkaufspreis herauszuschlagen, ist in letzterem Sinne zu beantworten. Mag vielleicht möglich sein, daß der Unterschied zwischen dem Erlöse zu den beiden verschiedenen Zeitpunkten meist geringer sein wird, als der Nutzen zu veranschlagen ist, welchen das Pferd durch seinen längeren Gebrauch einbrachte, so darf andererseits jedoch nicht übersehen werden, daß unter der gleichen Zahl von Pferden mehr und langwierigere Krankheiten zu erwarten sind, wenn sie schon länger mit Krankheitserscheinungen behaftet, als wenn sie davon noch frei sind. Von der ersteren Gattung wird eine verhältnißmäßig größere Zahl zeitweise dienstuntauglich sein und deshalb eine geringere Menge Arbeit verrichtet werden. Um die gleiche Leistung zu erhalten und zu sichern, wird also eine größere Anzahl Pferde erforderlich, zu halten und zu füttern sein,

die einen Mehraufwand an Unterbringungs-, Wartungs-, Fütterungs- und Krankheitspflegekosten verursacht. Bei Berücksichtigung dieser unmittelbaren Nachtheile aus der Weiterverwendung bereits erkrankter oder stark abgetriebener Thiere wird die größere Beschleunigung im Verkaufe als das gewinnreichere Verfahren schnell erkannt werden.

III. Eine Abnutzungsgefahr besteht ferner für sämmtliche übrigen körperlichen Sachen mit alleiniger Ausnahme des Grund und Bodens, indem Zeit, Wetter und Gebrauch einen zerstörenden Einfluß üben. Deshalb ist allerdings die Berücksichtigung seines Eintrittes vor der Gewinnvertheilung unerläßlich, weil anderenfalls der thatsächliche Vermögenswerth nicht vorhanden sein, nämlich um den Werth der geschwundenen Gebrauchsfähigkeit bezw. Gebrauchsausdauer zu hoch ausfallen, die Gewinnvertheilung mithin zu einer Kapitalsrückzahlung ausarten würde.

IV. Die Abnutzungsgefahr muß möglichst gleichmäßig von allen Jahren desjenigen Zeitraumes getragen werden, in welchen die Zerstörung sich vorbereitet oder allmählich vollzieht. Um dies zu erreichen, sind von dem Abnutzungsgrade entsprechende Rücklagen zu machen oder Werthsherabsetzungen herbeizuführen, sodaß der Erneuerungsfond oder die Abschreibung die dafür zweckmäßigen oder gesetzlichen[6]) Auswege sind. Schwierig ist es, die Zeitdauer, binnen welcher unter den gebotenen Verhältnissen die Abnutzung sich vollziehen wird, im voraus genau zutreffend festzustellen, und damit der Abnutzungsgrad, welcher auf das betreffende Jahr fällt, ziffermäßig zu bestimmen, damit er in Geld umgesetzt werden könnte, weshalb allgemein zutreffende Regeln über die Mindest- oder Höchsthöhe, in welchen Rücklagen zu machen oder Abschreibungen vorzunehmen sind, sich nicht aufstellen lassen. Verfehlt ist dagegen jedenfalls, die Abschreibung oder Rücklage von der Ueberschußhöhe derart abhängig zu machen, daß ein bestimmter Theil derselben (zum Beispiel 10 bis 20 %) hierzu verwendet wird, da die Entwerthung durch andere Umstände bestimmt wird. Uebrigens ist eine zu hohe Abschreibungsziffer ebenso sachwidrig, wie eine zu niedrige, weil ersterenfalls die derzeitigen Geschäfts-

---

[6]) HGB Art. 185 a[3].

inhaber ungebührlich in ihrem Gewinnsbezuge beeinträchtigt werden, während im letzteren umgekehrt eine zu hohe Gewinnvertheilung stattfindet, unter welcher die letzten Geschäftsinhaber seinerzeit zu leiden haben würden. Die nachfolgenden Betriebe legten 1891 zurück bezw. schrieben ab:

Betriebsort	Bahnkörper	Bahnhöfe	Pferde		Wagen	Bewegliche Sachen	Amortisation
			Abnutzung	Verlust			
	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark
Aachen	[1]) 33 622	—	17 155	—	[2]) 6 014	1 523	—
Allgem. Lokalb. . .	9 278	4 292	16 480	—	[3]) 19 621	5 220	—
Berlin Berliner. . .	—	6 514	34 780	22 631	4 072	2 556	10 000
Große	451 400	—	434 505	122 692	—	175 323	200 000
Neue	55 700	—	32 580	21 420	—	30 222	10 000
Braunschweig	—	—	7 000	—	4 500	4 440	3 433
Bremen	—	1 462	7 227	—	3 850	4 631	3 432
Bremerhafen	—	—	12 270	—	3 591	—	2 000
Breslau	[1]) 30 000	—	40 551	—	9 688	13 617	—
Coblenz	[1]) 3 958	—	6 790	—	[2]) 6 149	2 863	—
Crefeld	13 000	1 464	2 234	—	[3]) 4 000	—	—
Dresden D. Strb. .	—	—	13 500	—	4 000	2 617	—
Germany lim.	—	—	75 960	—	—	—	—
Erfurt	6 537	1 768	8 353	620	2 888	265	2 500
Frankfurt Lokalbahn	2 550	750	130	—	[3]) 4 000	260	—
Halberstadt	2 654	898	3 014	—	1 743	798	—
Halle	—	829	9 553	—	2 452	550	8 000
Hamburg Straßenb.	100 988	17 130	155 395	—	[3]) 50 558	79 842	—
Altona . .	18 713	6 687	39 909	—	19 869	22 103	—
Heidelberg	—	569	2 963	—	1 698	2 366	6 000
Kassel Stadtbahn .	1 474	594	6 151	—	2 229	1 027	—
Straßenbahn	13 000	1 464	2 234	—	[3]) 4 000	—	—
Kiel	36 592	7 438	17 045	—	12 238	1 735	—
Königsberg	21 000	—	16 000	—	5 000	4 000	—
Lübeck	9 000	1 765	5 252	—	4 287	3 701	—
Magdeburg Strb. .	23 225	13 153	30 996	7 937	13 407	—	—
Offenbach	5 530	1 882	—	—	[2]) 8 306	—	[4]) 6 321
Posen	—	1 363	2 519	4 383	570	1 259	10 000
Potsdam	7 809	972	11 000	—	1 501	4 467	—
Riesa	310	—	270	—	250	—	—
Stettin	17 896	1 384	5 460	—	5 760	4 667	—
Stuttgart	27 285	1 536	28 719	—	7 389	6 435	—

1) Einschl. der Abschreibung auf Bahnhofe. — 2) Einschl. anderweiter Fuhrwerke. — 3) Einschl. Maschinen. — 4) Einschl. Abschreibung auf Rohrleitung und elektrischer Lichtanlage.

§ 279. Die Gewinnsbetheiligung der Beamten.

Erfahrungsgemäß wird die Sparsamkeit und Rührigkeit der Betriebsbeamten geweckt, wenn sie aus dem Ertrage einen gewissen Gewinnantheil[1]) erhalten, sodaß das Unternehmen hierdurch verbessert wird. Deshalb pflegt eine solche Gewinnsbetheiligung den Vorstehern und Leitern der Straßenbahnbetriebe zugebilligt zu werden, deren Höhe ungleichmäßig ist. Nicht minder nehmen Gesetz und Statut ein gleiches Recht für die Mitglieder des Aufsichtsrathes von Aktiengesellschaften bisweilen in Anspruch. Die hierfür zu verwendenden Beträge schmälern denjenigen Ueberschußbetrag, welcher als Gewinn an die Geschäftsinhaber oder die Aktionäre vertheilbar ist.

Allerdings verfahren keineswegs sämmtliche Aktiengesellschaften nach dieser Richtung gleichmäßig, indem die einen das Bezugsrecht erst beginnen lassen, nachdem die Geschäftstheilhaber eine bestimmte Vergütigung zur Verzinsung ihrer Einlagen voraus erhalten haben, während bei anderen dieser Vorbehalt wegfällt. Derselbe entbehrt auch jeder Billigkeit und Berechtigung. Warum soll die Arbeit erst später zu ihrem Rechte kommen als das Vermögen, zumal die Arbeitskraft im Zeitenverlaufe und durch Anstrengungen naturgemäß allmählich schwindet, während das Vermögen dauernd erhalten bleibt, sofern es nicht vornweg leichtsinnig in ein verfehltes Unternehmen gewagt war oder eine Mißwirthschaft es vernichtet. Jedenfalls wird der Kapitalszins mühelos, der Arbeitslohn unter Anstrengung gezogen und spricht die sittliche Anschauung der Neuzeit für die Vorberechtigung des letzteren.

§ 280. Verzinsung und Unternehmergewinn.

Nur selten werden diejenigen Beträge als Betriebsausgaben eingesetzt, welche zur landesüblichen Verzinsung des verbrauchten

---

[1]) Wofür Tantieme gebräuchlich ist; die oben § 276 II 393 für die Beamten eingesetzten Beträge waren 1891 aus diesem Rechtsgrunde zur Zahlung gelangt. Die Magdeburger Straßenbahn wird für 1892 4169,83 Mk. Tantieme an den Aufsichtsrath, 10744 Mk. Gratifikationen an die Direktion und Beamten, 72000 Mk. = 6 % Gewinn an die Aktionäre zahlen.

Vermögens nöthig sind; überwiegend hat sie erst der Ueberschuß herzugeben Sofern die Beträge, welche nach Abzug der vorerörterten nothwendigen oder berechtigten Entnahmen aus dem Ueberschusse verbleiben, die landesüblichen oder kaufmännischen Zinsen übersteigen, nehmen sie die Natur des Unternehmergewinnes an. Er ist der Gegenwerth persönlicher Fähigkeiten, Mühewaltungen und geistiger Anstrengung, soweit er den Werkthätigen zugute kommt, verliert diese Eigenschaft indeß, soweit ihn die Kapitalseinleger erzielen, weil er für sie zum Entgelte eines Wagnisses wird und damit gleichsam eine Wagnißgebühr bildet. In beiden Formen ist ihm jedoch die Berechtigung nicht zu versagen. Wirthschaftlich ist er geboten, weil anderenfalls gewagte Unternehmungen überhaupt nicht erst begonnen werden würden; die Politik fordert seine Zulassung, sobald die Möglichkeit fehlt, aus öffentlichen Mitteln alle Aufgaben zu erfüllen und Unternehmungen auszuführen, von welchen der Einzelne nicht grundlos, Gefahr oder Arbeit erwartet, deren unentgeltliche Uebernahme für die Allgemeinheit ihm ernstlich nicht zugemuthet werden darf. Inwieweit die Straßenbahnen die auf sie gesetzten Gewinnshoffnungen bisher erfüllt haben oder zu erfüllen imstande erscheinen, ist bereits veranschaulicht worden [1]).

§ 281. Erneuerungsfonds.

Sein Zweck ist die Beschaffung der Mittel für Ersatzstücke oder Gleisbauten, welche zur Fortführung des Betriebes unerläßlich werden, weil die bisherigen untergegangen oder unbrauchbar geworden sind; sein Grund ist die Herbeiführung einer gleichmäßigen Belastung sämmtlicher Betriebsjahre und namentlich die Vertheilung auf Jahre, welche diesem des Bedarfseintrittes vorangehen. Er unterscheidet sich von dem Tilgungs- oder Amortisationsfond [1]) dadurch, daß letzterer die Kapitalsverluste bei Aufgabe des Unternehmens, jener die während des Betriebes zu erwartenden und zu beseitigenden berücksichtigt.

Erneuerungsfonds sind für Eisenbahnen längst üblich und bis-

---

[1]) Oben §§ 158, 159, 253, 276 II 83—92, 354², 393.

[1]) Unten § 290 II 419; oben §§ 277, 278 II 397, 401.

weilen sogar gesetzlich[2]) vorgeschrieben, weshalb eine weitere Begründung ihrer Zweckmäßigkeit entbehrlich erscheint. Der schließlich zu deckende Bedarf wird unter Würdigung aller dafür maßgebenden Umstände sachkundig vorzuveranschlagen sein, wonächst der entfallende Betrag auf die einzelnen Jahre der muthmaßlichen Betriebsdauer zu vertheilen ist, ohne daß auf einkommende Zwischenzinsen stark gerechnet werden kann, weil die Bedarfshöhe der einzelnen Jahre zwar schwanken und in manchem hinter dessen Einschüsse zurückbleiben, dafür in anderen jedoch vielleicht nicht bloß diesen, sondern sogar den augenblicklichen Baarbestand übersteigen wird.

Streng genommen müßte der entfallende Jahresbetrag als Betriebsausgabe behandelt werden, während er gemeinüblich erst vom Ueberschusse abgesetzt wird und folgeweise unbehoben bleibt, wenn es zu keinem solchen gekommen war. Dies ist ein wirthschaftlicher Fehler. Gleiches gilt von dem vielfach üblichen Verfahren, die Höhe der Rücklage von der Ueberschußziffer abhängig zu machen, d. h. jährlich gleich hohe Theile derselben abzugeben, da der Verlust und die Ersatznothwendigkeit von Vermögensstücken einem hiervon unabhängigen Gesetze folgen.

Da bei eintretendem Bedarfe flüssige Mittel gebraucht werden, sind die Bestände in Werthen anzulegen, die keinen Preisschwankungen unterliegen und jederzeit leicht umzusetzen sind. Aufkommende Zinsen sind den Ansammlungen zuzuschlagen. Daher verbietet es sich aus seinen Beständen Schuldverschreibungen, welche für das Unternehmen ausgegeben sind oder Hypotheken zu erwerben, weil letztere schwer umzusetzen sind und man durch einen schnellen Verkauf der ersteren leicht einen ungünstigen Preisdruck ausübt, durch welchen das Vertrauen zu den bezüglichen Verschreibungen oder wohl gar dem Unternehmen selbst geschwächt wird.

---

[2]) z. B. Preuß. G 8. November 1838 § 29[1]; HGB Art. 185a[3].

[3]) Ein solcher besteht z. B. bei nachfolgenden Betrieben und betrug am 1. Januar 1892 in Aachen 5583, Berlin Große 186257, Neue 3627, Bremerhafen 5381, Breslau 711126, Germany Limited 739800, Erfurt 31950, Heidelberg 5686, Kiel 10000, Mülhausen 36076, Niederwaldbahn 55673, Offenbach 25007 Mk., Zürich 294407 Fr.; in Wien überwiesen demselben für 1891 die Tramway 10000, die Neue Tramway 22007 Fl. In Kopenhagen darf scheinbar der Reservefond für Erneuerungen angegriffen werden.

§ 282. Das Wesen von Werthsabschreibungen.

Das gleiche Ziel glaubt man durch Abschreibungen zu erreichen, deren Vornahme überwiegend auf dem nämlichen Beweggrunde beruht, sämmtliche Betriebsjahre zum Tragen der durch Betriebsereignisse dem Vermögen drohenden Verlustgefahr heranzuziehen, worin man indeß irrt. Denn der Erfolg von Abschreibungen ist stets nur eine Minderung[1]) des Preises für die einzelnen bezüglichen Vermögensstücke, sodaß ihr Untergang in die Vermögenslage weniger tief einschneidet, als wenn die Anschaffungspreise noch voll beständen. Dagegen brauchen durch Abschreibungen noch nicht diejenigen Mittel verfügbar zu werden, welche der plötzliche Verlust eines nöthigen Betriebsmittels und der unabweisbare Erneuerungsbedarf zu seiner Befriedigung beansprucht. Dazu würde gehören, daß für die Abschreibungsbeträge leicht umsetzbare Effecten beschafft werden, was jeden Unterschied vom Erneuerungsfond beseitigt.

Nun ist aber gerade umgekehrt die Absicht, den Zwang zu wirklichen Rücklagen zu vermeiden, der leitende Beweggrund vielfach zur Wahl von Abschreibungen statt des Erneuerungsfonds, weil entweder schwebende Schulden vorhanden sind, die hierdurch abgetragen werden sollen, oder thatsächlich kein baares Geld in der Kasse ist. Zweckmäßig sind nämlich Abschreibungen bloß zur Ausgleichung des Minderwerthes, welche die Gebrauchsgegenstände für den Betrieb durch ihre Abnutzung naturgemäß erfahren. Sie stellen deshalb gleichsam eine Kapitalstilgung her; ihr Beweggrund darf nur sein, den Unternehmer vor Verlust durch Entwerthung seiner Vermögensstücke zu schützen.

Sie sind für solche Gegenstände überflüssig, deren Werth muthmaßlich keine Minderung erfährt[2]) z. B. Grundstücke in verkehrsreichen Ortschaften. Wo umgekehrt auf eine Werthsminderung zu rechnen ist[3]), sind nicht bloß diejenigen Beträge einzusetzen,

---

[1]) Bisweilen z. B. bei der Magdeburger Straßenbahn wird unter Abschreibung das Beseitigen des vollen Anschaffungs- bezw. Herstellungspreises der im Betriebe verzehrten oder verbrauchten Gegenstände und Leistungen verstanden, wogegen die buchmäßig bewirkte Werthsminderung der behaltenen Stücke Amortisation genannt wird. Dieser Sprachgebrauch trifft die Sache besser.

[2]) Oben § 217 II 273[3].

[3]) Oben §§ 218, 220, 276, 278 II 277[4], 279[1], 282[7], 393, 401.

um welche der Gebrauchswerth durch die Verschlechterung sinkt, also z. B. bei Bauwerken deren unausbleibliche Baufälligkeit, sondern ist auch das muthmaßliche Sinken des Veräußerungswerthes bei der demnächstigen Aufgabe des Betriebes und bei der damit[4]) eintretenden Veräußerungsnothwendigkeit gebührend mit zu berücksichtigen. Denn würde man lediglich von der Zeitdauer ausgehen, binnen welcher der Gegenstand bei stets gleichmäßiger Benutzung völlig verbraucht und deshalb neu zu ersetzen sein wird, so würde ein dementsprechend berechneter Werthsersatz zwar genügen, wenn die Sache thatsächlich bis zu ihrem vollständigen Verbrauche benutzt werden konnte, dagegen nicht mehr ausreichen, sobald vor seinem völligen Verbrauche es unausbleiblich zur Veräußerung des Gegenstandes zu kommen hat, weil dann fraglich ist, ob und zu welchem Preise sich ein Abnehmer dafür finden wird.

Deshalb ist derjenige Gebrauchszweck[4]) nicht nebensächlich zu behandeln, welchem die Sache zur Zeit dient und welchem sie muthmaßlich dem Erwerber dereinst nur wird dienen können. Weichen dieselben ab, so wird naturgemäß die Sache für den Erwerber um so viel minder werth sein, als er aufzuwenden hat, um sie für seine Zwecke einzurichten. Diesen für ihn unumgänglichen Aufwand wird er zu sparen, d. h. von dem Kaufgelde zu kürzen versuchen und wird folgeweise der Veräußerer abzulassen gezwungen sein, sobald ihm an schnellem Verkaufe liegt, die Bewerberzahl und die Nachfrage nach den feilzuhaltenden Gegenständen aber nur schwach ist. Blieb dieser ihm abzuzwingende Preisabschlag in den früheren Jahren völlig unberücksichtigt, so wäre ein schließlicher Vermögensverlust seine natürliche Folge, auf dessen Beseitigung die Abschreibungen gerade abzielen.

In seiner vollen Höhe wird im Laufe des Betriebes abzuschreiben sein der Kostenaufwand für den Erwerb des Einbaurechtes und für die Herstellung des Schienenweges, wo mit Verlust des Einbaurechtes dessen Zurücklassen ohne Anspruch auf Ersatz ausbedungen ist. Das Aufbringen dieses Betrages braucht sogar nicht einmal auszureichen, wenn dem Straßeneigenthümer das Recht vorbehalten ist, die Wiederherstellung des früheren Zustandes zu for-

---

[4]) Oben § 217 II 274.

dern, weil die dieserhalb vorzunehmenden Arbeiten und Leistungen möglicherweise höher zu stehen kommen, als der Werth des gewonnenen Abbruchmaterials beträgt. Umgekehrt wird er um den Betrag zu hoch ausfallen, welcher als Abfindung für die Ueberlassung des Schienenweges zu erwarten, wo deren Zahlung vertragsgemäß zugesichert ist.

Gleiches gilt von dem Aufwande für Bauwerke auf Pachtgrundstücken, da für diese gleichfalls entweder der Abbruch unter Wiederherstellung des früheren Zustandes oder ihr Zurücklassen verabredet zu sein pflegt, was dann meist unentgeltlich zu erfolgen hat. Deshalb wird in derarten Fällen ausnahmslos die Dauer der Grundstückspacht den Maßstab für die Abschreibungsquote abzugeben haben, wodurch bei völlig gleichartigen Bauwerken auf fremdem und eigenem Grund und Boden hier die Abschreibung erheblich geringer sein kann, als dort.

Dagegen lassen sich überall gleich verwerthbare Grundsätze darüber, in welcher Höhe bei den einzelnen Gegenständen Werthsabschreibungen erforderlich sind, nicht aufstellen, weil die örtlichen Verhältnisse, die Bau- und Betriebsweise, die größere oder geringere Güte der beschafften Gegenstände, ihr Bezugs- und muthmaßlicher Wiederveräußerungspreis, die größere oder geringere Sorgfalt bei ihrer Auswahl, ihre Behandlung im Gebrauche und der Grad ihrer Instandhaltung von tiefeinschneidendem Einflusse sind, bei den einzelnen Betrieben jedoch völlig anders gestaltet liegen. Gleichwohl bieten vorliegende[5]) Ziffern für die wesentlichsten Gebrauchsgegenstände immerhin wenigstens einen gewissen Anhalt für die Schätzungsgrundsätze, die im Einzelfalle zu befolgen sein möchten.

§ 283. Die gesetzliche Rücklage.

Aktienbetriebe pflegen gesetzlich[1]) verpflichtet zu sein, zur Deckung eines aus der Vermögensaufstellung sich ergebenden Verlustes eine Rücklage (Reserve) zu sammeln, welche mindestens auf ein Zehntel des ausgegebenen Grundvermögens zu bringen ist und

[5]) Oben §§ 276, 278 II 393, 402.

[1]) z. B. Deutschland G 18. Juli 1884 Art. 239a—b, 185a—c.

dem bis dahin jährlich 5 % des ermittelten Reingewinnes zuzuführen sind. Der gesetzliche Zwang stellt außer Zweifel, daß der Betriebsüberschuß die Mittel dazu herzugeben hat und daß in gleichem Betrage die Gewinnsaussichten schlechter werden. Die Ansammlungen sind besonders zu verwalten. Ueberweisungen dürfen solange ruhen, als die gesetzliche Höhe erreicht ist und verbleibt, während bei deren Sinken die Ergänzung wieder eintreten muß. Nur wenige Unternehmer[2]) lassen die Zinsen der Ansammlungen nach eingetretener Höchsthöhe ihnen dauernd zuwachsen, obschon solches zu empfehlen und billig ist, weil eigentlich ein natürlicher Grund fehlt, warum die Vortheile einer früheren Sparsamkeit nicht lieber dem Unternehmen zu erhalten, als den zufälligen Gewinnsberechtigten der Zwischenzeit auszuzahlen sind. Da die Ansammlung nur zur Deckung eines Vermögensverlustes verwendbar ist und die Schuldentilgung eine Form der Vermögensverbesserung ausmacht, fehlt jeder verständige Grund, aus dem es verwehrt sein sollte, für die Rücklagen Schuldverschreibungen des eigenen Unternehmens oder Hypotheken auf eigene Grundstücke zu erwerben; gesetzlich verboten ist es jedenfalls nicht, weshalb diese Verwendungsform für berechtigt zu erklären und besonders dann als wirthschaftlich vortheilhaft zu bezeichnen ist, wenn Geld von Fremden nur mit Opfern gegen hohe Zinsen zu unterwerthigem Preise oder unter drückenden Rückzahlungsbedingungen aufgenommen werden kann[3]).

---

[2]) So z. B. Große Berliner Pferdeeisenbahn Aktiengesellschaft Stat. § 39, Neue Berliner Pferdebahngesellschaft Stat. § 40.

[3]) Dieselbe betrug am Schlusse des Geschäftsjahres 1891 in Aachen 17 400, Allgem. Lokalb. 250 000, Barmen 117 548, Berlin: Berliner 32 583, Große 1 839 165, Neue 1278, Braunschweig 10 282, Bremen 23 365, Bremerhafen 11 005, Breslau (40 325 + 46 412) 86 737, Coblenz 2133, Crefeld 19 234, Erfurt 25 000, Frankfurt: Lokalb. 2142, Tramb. 140 538, Halberstadt 1319, Halle 27 957, Hamburg: Straßenb. 657 428, Altona 120 000, Heidelberg 7106, Kassel Strb. 8969, Köln 124 375, Königsberg 28 716, Leipzig 235 280, Lübeck 2240, Magdeburg Strb. 81 914, Mülhausen 10 303, München 463 192, Niederwaldbahn 19 170, Nürnberg 20 258, Offenbach 709, Posen 3199, Potsdam 9306, Riesa 185, Rostock 3627, Stettin 18 024, Straßburg 15 626, Stuttgart 29 628 Mk., Graz 3594, Wien: Neue Tramw. 81 682, Tramw. 21 115 Fl., Brüssel 504 558, Genf-Biel 32 343 Fr., Kopenhagen 468 343 Kr., Mailand 1 586 832 Lire. Außerdem besaßen Rücklagen für be-

§ 284. Die Deckung etwaiger Fehlbeträge.

Die Erfahrung[1]), daß manche Straßenbahnbetriebe nicht nur keinen Ueberschuß abwerfen, sondern sogar Verluste bringen, indem die Betriebe mehr kosten als einbringen, legt die Frage nahe, wie derarte Fehlbeträge aufzubringen sind bezw. wen sie treffen. In dieser Beziehung sind auseinander zu halten die Privat- von den Staats- oder Gemeindebetrieben.

I. Bei den ersteren sind drei Formen des Ersatzes möglich und zur Ausführung gelangt nämlich: die Ermäßigung des Grundvermögens durch Herabsetzen des Nennwerthes der Antheilsscheine, das Zusammenlegen mehrer Antheilsscheine zu einem, dessen Nennbetrag hinter diesem des Gesammtbetrages der zusammengelegten zurückbleibt, die Beschaffung von Baarbeträgen durch Zuschuß der Betheiligten oder Aufnahme von Darlehn. Das Darlehn ist indeß ebenso gefährlich[2]) wie unwirthschaftlich, weil die schuldigen Zinsen die Betriebskosten erhöhen und damit den Verfall des Unternehmens beschleunigen.

Mißglückt ein Erwerbsunternehmen, so trägt den Schaden daraus derjenige, welcher solches wagte[3]). Ausnahmslos ist dies ein Besitzender, da das Betriebskapital vorhanden sein und eingezahlt werden muß. Der Verlust ist eine Folge des Wagnisses, dieses wieder ein Ausfluß der Willensfreiheit und deshalb der Verlust die vielleicht unerwünschte, aber natürliche Folge einer Selbstbestimmung. Mithin wird man den durch ihn Betroffenen nicht bedauern können. Indem er verlor, was er besaß und missen konnte, ohne seine Lebensbedürfnisse einschränken zu brauchen, bleibt ihm auch nach dem Verlust noch die Möglichkeit, in bisheriger Weise zu leben. Jedenfalls beschränkt sich aber der Nachtheil auf den

---

sondere Zwecke: Berlin: Berliner 20197, Neue 64429, Braunschweig 60000, Bremen 6000, Crefeld 66792, Frankfurt Tramb. 30100, Halberstadt 2679, Hamburg 64011, Kassel Strb. 26294, Kiel 700, Königsberg 3000, München 376339, Straßburg 15626 Mk., Graz 8000 Fl.; unten § 290 II 419.

[1]) Oben §§ 232, 276 II 311², 391².

[2]) Oben § 210 II 250ff.

[3]) K. Hilse: Verstadtlichung § 39 S. 109.

Kreis der Theilhaber am Unternehmen, erfaßt keine weiteren Kreise und gestaltet sich noch weniger zu einer allgemeinen Nothlage.

II. Anders liegt die Sache bei mißglückten Staats- oder Gemeindeunternehmen. Der Ausfall eines Unternehmens gegen den Voranschlag führt zu einem Fehlbetrag in den Staats- oder Gemeindeeinkünften, der durch anderweite Einkünfte zu decken ist. Der Verlust des durch die Anlage verschlungenen Kapitals vermindert das Staats- oder Gemeindevermögen und mit demselben die Sicherheit für Erfüllung der Staats- oder Gemeindeverbindlichkeiten. Daraus wird leicht ein Mißtrauen gegen das Zahlungsvermögen des Staats oder der Gemeinde geschaffen, welches die Kreditfähigkeit schwächt, überdies die Beschaffung benöthigter Geldmittel erschwert und folgeweise zur Bewilligung erhöhter Zinsen zwingt. Um das Verhältniß zwischen Einnahme und Ausgabe herzustellen, wird eine neue Steuererhöhung die unausbleibliche Folge sein, welche zunächst mit dem Aufheben bestehender Befreiungen für die ärmeren Klassen beginnen und so sich gerade für diese zunächst fühlbar machen dürfte. Unter dem Mißerfolg haben dann aber die zu leiden, welchen der Erfolg am wenigsten genutzt hätte und für die das Unternehmen jedenfalls ein nicht gewolltes, wenn nicht sogar ein widerwilliges war. Diese Gefahr wird keineswegs durch die etwaige Absicht aufgewogen, durch Herabminderung der Fahrpreise den Unternehmergewinn zu beseitigen, zumal es übrigens höchst fraglich[4]) ist, ob ein weiteres Herabgehen der Fahrpreise der ärmeren Bevölkerung mehr nutzt als eine Vermehrung der Gemeindeeinkünfte unter Beibehalt der jetzigen Fahrpreise. Denn ein Preisabschlag würde dem Reicheren, welcher erfahrungsgemäß weit öfter fährt, weit mehr zugute kommen als dem Aermeren. Einkommensteigerung der Gemeinde durch den Straßenbahnbetrieb würde dagegen der ärmsten Bevölkerung in erster Linie Vortheil bringen, die vielleicht niemals zu fahren imstande ist, weil allgemein üblich zunächst die untersten Steuerklassen befreit werden, bevor an Erleichterung der Begüterten gedacht wird, sobald und so oft es sich um eine Verwendung von Ueberschüssen zur Steuerentlastung handelt.

---

[4]) a. a. O. § 35 S. 98.

Dritter Abschnitt.

Die Tilgungswirthschaft der Straßenbahnen.

§ 285. Deren leitende Grundsätze.

Selbst diejenigen, welche den Straßenbahnunternehmern die Berechtigung zu einem Unternehmergewinne und zur Verzinsung ihrer Einlage absprechen, gehen nicht so weit, ihnen den Verzicht auf das eingelegte Vermögen zuzumuthen und das auf dessen Erhaltung bezw. Herausnehmen gerichtete Bestreben für gemeinschädlich zu erklären. Eine so große Opferwilligkeit wird nicht einmal vom Staate oder den Gemeinden erwartet oder geleistet, da anderenfalls die Forderung freier Bahn[1]) schon längst erfüllt sein müßte, wie freie Land- und Gemeindewege bestehen.

Gilt indeß das auf Erhaltung seines Vermögens gerichtete Bestreben für ein natürliches Recht der Straßenbahnunternehmer, welches sogar bisweilen gesetzlich ausdrücklich anerkannt ist[2]), so muß es folgeweise Aufgabe der Betriebsverwaltung sein, einer Vermögensminderung entgegen zu wirken. Dagegen zu verstoßen, würde die Vorstände von Aktienbetrieben in ihrer Eigenschaft als Verwalter fremden Vermögens ersatzpflichtig[3]) und strafrechtlich verantwortlich[4]) machen. Daraus folgt die hohe Bedeutung, welche die Kenntniß derjenigen Grundsätze hat, durch deren Befolgen einem Vermögensverluste aus dem Straßenbahnbetriebe vorgebeugt und die Erhaltung der Einlage in voller Höhe gesichert wird. Dieselben sind in der Tilgungswirthschaft zu lehren.

Bei der Tilgung handelt es sich im geraden Gegensatze zur Begründung um die Umwandlung der verfügbaren Gegenstände in den allgemeinen Tauschmesser des baaren Geldes. Letzteres bildet also hier den Bedarf, während es bei der Gründung die Mittel

---

[1]) Oben § 142, 234 II 15ff., 313.

[2]) Preuß. G 28. Juli 1892 § 14[3], Bayr. V 20. Juni 1855 § 10[6].

[3]) HGB Art. 226, 241.

[4]) StrGB § 266; HGB Art. 249—249c.

ausmachte, wogegen umgekehrt die Bedarfsgegenstände der Gründung[5]) jetzt die Mittel zum Decken des Geldbedarfes abzugeben haben. Entsprechend sind für die Tilgungswirthschaft diejenigen Beträge zu veranschlagen, um welche der Veräußerungswerth gegen den Beschaffungspreis oder den Gebrauchswerth der einzelnen Vermögensgegenstände zurückbleiben wird, weil dieselben anderweit zu beschaffen sind, wenn der Geldbedarf zu seiner vollen Höhe Befriedigung finden soll.

Die Bedarfsmenge der Tilgung steht fest; sie setzt sich zusammen aus der Schuldensumme und dem eigenen für das Unternehmen hergegebenen Vermögen, sodaß nur die Beschaffung der Deckungsmittel d. h. der Umsatz der verfügbaren Vermögensstücke in Geld gewisse Schwierigkeiten macht und Ueberlegung erfordert. Die persönlichen Eigenschaften der wirthschaftenden (physische oder juristische) Person giebt keinen Unterschied ab, wenngleich nur für Aktienbetriebe die Formen bekannt zu sein pflegen, in welchen die Tilgung vorbereitet und ausgeführt wird. Soweit sie hier richtig sind, bewähren sie sich auch bei der Auflösung von Einzelunternehmungen.

§ 286. Gegenstand der Tilgung.

Der Vermögensstand wird nach Beendigung des Betriebes demjenigen der Betriebsbegründung erst dann vollständig gleichen, wenn für seine Umsatzfähigkeit in einen so großen Geldbetrag gesorgt wurde, wie solcher seinerzeit zur Herstellung und Anschaffung der Bedarfsgegenstände verbraucht worden ist. Denn es ist davon auszugehen, daß für das bisherige Unternehmen ein neues zu beginnen ist, welches das allgemeine Tauschmittel des Geldes beansprucht, während die von dem früheren verbliebenen Gegenstände dafür untauglich, sodaß sie erst in Geld umzusetzen sind. Wie also bei der Gründung derjenige Betrag aufzuschlagen war, welchen die Beschaffung der Mittel oder die Umwandlung eingebrachter Gegenstände in Geld gekostet hatte, so sind umgekehrt für die Tilgung diejenigen Beträge zu veranschlagen, um welche muthmaßlich bei einem nöthigen Verkaufe der erzielbare Kaufpreis hinter dem Werthe

---

[5]) Bei Aktiengesellschaften steht überdies die gesetzliche Rücklage (oben § 283 II 408) zur Verfügung.

der verkäuflichen Sachen zurückbleiben wird. Der aufzubringende Tilgungsbetrag wird immer niedriger sein, als der Gebrauchs- oder Tauschwerth der Sachen im regelmäßigen Verkehrswege. Denn der Zwang, eine größere Menge feilgehaltener Waare schnell loszuschlagen, wird stets ein Uebergewicht des Angebots über die Nachfrage schaffen und damit auf einen Preisdruck hinauslaufen.

Ist also zwar darauf Bedacht zu nehmen, daß die feilzuhaltenden Gegenstände zu einem den eigentlichen Tauschwerth billigeren Preise abzugeben, daß sie also unter ihren Werth buchmäßig herabgemindert sind, damit der Erlös thatsächlich die verbrauchten Mittel im Gelde wieder herstelle, so ist andererseits ebenso sicher, daß nicht mehr als der einst verwendete Betrag wieder aufzubringen und herauszuschlagen ist. Denn die Tilgung soll nur zum Ausgleiche und nicht zur Vermehrung des Vermögens führen, also Schaden abwenden, aber nicht Bereicherung bringen.

Besonders gewinnbringende Unternehmungen sind bei Anlage flüssiger Gelder bevorzugt, sodaß Antheilscheine daran beliebt, gesucht und deshalb über ihren Nennwerth bezahlt werden. Dies drückt sich im Preise aus, zu welchem ihre Abgabe an den Börsen angeboten oder gesucht wird und gilt namentlich auch von Aktien oder Obligationen der Straßenbahnen. Dieser Umstand bewirkt, daß die Gründer ihre Antheile veräußern, sobald sie Preise erzielen, welche ihnen einen namhaften Gewinn abwerfen, weshalb den späteren Inhabern ihr Theilhaber- oder Gläubigerrecht mehr kostet, wie seinerzeit von den Rechtsvorgängern dem Unternehmen zugeführt oder geliehen wurde. Bekommen sie schließlich nur den Betrag heraus, welchen der erste Rechtsvorgänger bezahlt hatte, so verlieren sie am eigenen Vermögen den über den Nennwerth gezahlten (bisweilen erheblich größeren) Betrag. Verschiedentlich wird deshalb gemeint, daß die Tilgung den zur Zeit ihres Eintrittes bestehenden Preis wieder einzubringen, also dem letzten Inhaber sein Vermögen wieder zu erstatten habe. Dies Verlangen ist unberechtigt; denn die Werthssteigerung ist lediglich die Folge des Preiskampfes; sie entspringt dem Uebergewichte der Nachfrage über das Angebot und ist die Folge einer Spekulation und eines Wagnisses. Das Unternehmen hat durch sie nicht den geringsten Vortheil. In ihm arbeitet unausgesetzt die ursprüngliche Einlage, während die

gezahlten Ueberpreise anderen Unternehmungen zugute gekommen sind, welchen die Empfänger sie zuwendeten, oder von ihnen verbraucht sind. Kein wirthschaftlicher oder sittlicher Grund läßt sich zu seiner Begründung erbringen.

Jedenfalls ist, wo gesetzlich die Tilgung des Anlagekapitales als berechtigte Forderung des Unternehmers erklärt ist, nur an das Wiederaufbringen der zur Deckung des Bedarfs verbrauchten Gelder gedacht und hat es den Gesetzgebern fern gelegen, darüber hinaus das Herauswirthschaften gezahlter Ueberpreise sichern zu wollen. Ueberdies würde es zu den unnatürlichsten Zuständen führen, wenn die Laune oder Ueberschätzung, die zur Bewilligung von Ueberpreisen führt, zu berücksichtigen und eine durch sie geschaffene Mehrforderung zu tilgen wäre. Das Rechtsgeschäft der Veräußerung in seinen Einzelheiten und begleitenden Umständen ist für das Unternehmen eine fremde Thatsache, die keine Berücksichtignng verdient. Der Erwerber weiß, was der erste Rechtsvorgänger eingelegt und deshalb wieder zu fordern hatte, also jener nur übertragen und er selbst nur erwerben konnte. Wenn er gleichwohl mehr zahlte, so that er dies auf eigene Gefahr, hat den daraus folgenden Schaden selbst verschuldet und erleidet durch den Verlust kein Unrecht, sondern nur das, was er sich selbst bereitet hat.

Diese Folgerung kann auch nicht durch den Hinweis entkräftet werden, daß der Handel mit derlei Antheilscheinen minder lebhaft sein und der Preis sich schwerlich über den Nennwerth heben würde, sobald der Verlust des Ueberpreises bei der Tilgung unausbleiblich sei. Denn wenn dies gleich nicht zu bezweifeln ist, so hat andererseits doch nicht der Preisgewinn durch den Handel mit Antheilscheinen, sondern nur die Erhaltung desjenigen Vermögens gesichert werden sollen, welches dem Unternehmen geopfert und von ihm verschlungen war. Der Schutz der Gründer und ersten Betheiliger, nicht aber dieser der Antheilshändler oder -erwerber soll durch die Tilgung erreicht werden.

§ 287. Tilgung der Anleihen.

Da die Mittel für das Unternehmen fremde oder eigene sind, wird es sich bald um das Zurückzahlen von Darlehnen, bald um

das Aufbringen von Aktienkapital, bald um das Herauswirthschaften des eigenen verbrauchten Vermögens handeln. Das Abstoßen von Schulden wird die nächste Aufgabe zu bilden haben, weil anderenfalls Zahlungsverbindlichkeiten verbleiben, nachdem die Einnahmequelle aus dem Betriebe durch dessen Einstellung versiegt ist, und die Sorge um ihre Tilgung die Thatkraft zu neuen Unternehmungen erfahrungsgemäß lähmt. Soweit für die geliehenen Gelder durch Hypotheken oder Faustpfänder Sicherheit gestellt ist, werden aus deren Veräußerung die Deckungsmittel geboten, weshalb hier eine fortbestehende Schuld höchstens für den Fall einer zu hohen Beleihung denkbar ist; gleichwohl hat es als rathsam zu gelten, mit der Abtragung selbst derartiger Schulden nicht bis nach Erlöschen des Betriebsrechts zu warten, sondern, was für alle übrigen allerdings unumgänglich nöthig ist, sie schon im Laufe der Betriebsfrist allmählich abzustoßen.

Die zweckmäßigste Rückzahlungsform sind jährliche Abschlagszahlungen, welche bisweilen jedoch durch den Widerwillen des Gläubigers versagt, sich diese gefallen zu lassen. Für solche Fälle bietet die Ansammlung des Schuldbetrages die einzige Abhülfe. Bei Aufnahme größerer Darlehne gegen Ausgabe zahlreicher Antheilscheine (Obligationen) über kleinere Beträge ist deren Auslosung der geeignetste Weg. Zu diesem Behufe ist festzustellen, wieviel auf die einzelnen Jahre der Darlehnsfrist entfällt, wenn unter Zuschlag der ersparten Zinsen auf die in den Vorjahren getilgten Schuldbeträge alljährliche Abschlagszahlungen erfolgen. Es sind dann sämmtliche Jahre der Darlehnsfrist an der Schuldentilgung gleichmäßig betheiligt, indem jedem einzelnen der Betrag zur Verzinsung der vollen Schuld und ein gleichmäßiger Tilgungsbeitrag entnommen wird, dessen Höhe dadurch mitbestimmt wird, zu welchem Zinsfuße das Darlehn[1]) verausgabt wurde.

Weil die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, durch äußere Umstände vorzeitig zur Betriebseinstellung gebracht und deshalb zu einer früheren Schuldentilgung gedrängt zu werden, verlangt die Vorsicht den Vorbehalt, die jährlichen Abschlagszahlungen verstärken oder den vollen Restbetrag auf einmal zur Rückzahlung kün-

[1]) Vergl. die Uebersicht § 169 II 133.

digen zu dürfen. Er wird zwar die Absatzfähigkeit der Schuldantheile erschweren, namentlich die Zahlung eines den Nennbetrag übersteigenden Preises zurückhalten, weil dieser durch die frühere Rückzahlung verloren gehen würde; doch wird zur Belebung der Kauflust die Zusage genügen, im Falle Ausübung des Vorbehaltes den Schuldbetrag nebst einem bestimmten Aufschlage darüber zu zahlen, weil hierdurch seine nachtheilige Wirkung behoben[2]) wird. Die Höhe des Aufschlages wird nach dem muthmaßlich zu erwartenden Ueberpreise zu bemessen sein.

§ 288. Die Tilgung von Haftpflichtsansprüchen.

Für die Auflösung von Aktienbetrieben bieten schwebende Haftpflichtsverbindlichkeiten keineswegs diejenige Schwierigkeit, welche vielfach daraus erwartet wird, wenn als Ersatz für den zukünftigen Unterhalt oder Erwerb eine lebenslängliche Rente zugebilligt war[1]), da ihnen gesetzlich die Möglichkeit geboten ist, bei einer wesentlichen Veränderung derjenigen Verhältnisse, welche die Zuerkennung der Rente bedingt hatten, eine anderweite Feststellung herbeizuführen. Denn selbst bei versagtem Einverständnisse des Haftpflichtsgläubigers über Kapitalsabfindung darf der Richter nach freiem Ermessen zu einer solchen gelangen und würde es vernunftgemäß thun, wenn in der Lage des Schuldners zu entdeckende zwingende Gründe dies ohne ersichtlichen Schaden für den anderen Theil billig erscheinen lassen. Deshalb braucht keineswegs der Gedanke an eine etwa gebotene Auflösung des Unternehmens vor dem muthmaßlichen Lebensende des Berechtigten dahin zu treiben, der Kapitals- vor der Rentenabfindung den Vorzug zu geben, während solches allerdings bei nahem Ablaufe der bewilligten Betriebsfrist rathsam ist. Verfehlt würde es vielleicht sein, das Anbahnen der Kapitalsabfindung bezw. die Umwandlung der Rente in Kapital bis zum letzten Augenblicke zu verschieben, weil man dadurch in eine Nothlage mit ihren mannigfachen Gefahren geräth. Vielmehr ist zu empfehlen,

---

[2]) Die Neue Berliner Pferdebahngesellschaft hat 3 %, die Große Berliner Pferdeeisenbahn Aktiengesellschaft hatte für ihre frühere 5 %ige Anleihe sogar 5 % Kündigungsaufschlag ausgesetzt.

[1]) G 7. Juni 1871 § 7; vergl. oben § 268 II 378.

nungsverschiedenheit, welche indeß nach letzterer Richtung zu entscheiden ist.

Zur Ansammlung des Tilgungs- oder Amortisationsfonds pflegen verwendet zu werden, außer etwaigen bereits angesammelten Abschreibungsbeträgen, die alljährlich nach der Höhe der jeweiligen Belastung und nach der Länge der noch laufenden Genehmigungsdauer festzusetzende Abschreibungsquote, sowie die eigenen Erträge aus den angesammelten Kapitalien. Daraus folgt zunächst schon, daß eine solche Abschreibung selbst dann zu geschehen haben würde, wenn Betriebsüberschüsse nicht vorhanden sind, sodaß Reingewinn nicht erzielt und deshalb erst recht nicht vertheilbar ist. Die Abschreibungsquoten können also nicht bloß die Gewinnvertheilung für das abgelaufene Geschäftsjahr schmälern oder abschneiden, sondern unter Umständen sogar einen Fehlbetrag schaffen, weil sie die Natur einer Schuld haben und so in weiterem Verfolge behufs ihrer Beseitigung sogar Betriebsüberschüsse folgender Jahre in Anspruch nehmen, damit aber die Gewinnaussichten folgender Jahre beeinträchtigen. Gleichwohl liegt darin keine Benachtheiligung für die wirklichen Aktionäre. Es geschieht der Einbehalt zu dem Zwecke, die Gesellschaftseinlage unversehrt zu erhalten und ihre vollständige Rückgewähr zu sichern. Eine Gewinnvertheilung auf Kosten eines künftigen Kapitalverlustes gestaltet sich thatsächlich zu einem Aufzehren des eigenen Kapitals, mithin zu einer Art Kapitalrückzahlung. Der wirkliche Aktionär, welcher sich des Unternehmens wegen betheiligte, erleidet durch den Dividendenausfall oder die Dividendenschmälerung in einzelnen Jahren keinen Nachtheil, weil ihm der schließliche Rückempfang der Einlage dadurch gesichert wird. Der augenblickliche Verkaufswerth (Kurs), welcher allerdings durch Ausbleiben oder Schmälerung der Dividende beeinträchtigt wird, ist nur für den Händler mit Aktien wesentlich. Da für den sicheren Verlauf eines Unternehmens jedoch größte Stetigkeit im Aktienbesitze dem Besitzwechsel vorzuziehen ist, so folgt daraus, daß alle Umstände, welche den schnellen Besitzwechsel erschweren, zum Vortheile einer gesunden Entwickelung des Unternehmens gereichen. Mithin kann in der beregten Erfolgsaussicht eher ein Gewinn als ein Schaden für die Aktionäre gesehen werden.

Bedenklicher erscheint der Umstand, daß die anzusammelnden

Beträge in anderen Werthen angelegt werden müssen, welche Preisschwankungen unterworfen sein können, sodaß schließlich in dem Augenblicke, wo deren Verwerthung nöthig wird, um die Baarmittel zur Auszahlung der Einlagen an die Aktionäre zu beschaffen, durch das einmalige Angebot eines großen Postens der fraglichen Effectengattung[4]), deren Verkaufspreis gedrückt werden kann, womit Ausfälle nicht ausgeschlossen sind. Indeß läßt dieser Gefahr sich durch gewisse Vorsicht bei der Kapitalsanlage begegnen, z. B. durch den Erwerb von Hypotheken, deren Fälligkeit mit dem Konzessionsablaufe zusammenfällt, weil der Gläubiger den vollen Nennwerth zu gewähren hat. Aber selbst bei der Anlage in Effecten schwächt sich die Besorgniß vor einem starken Preisrückgang in Folge des Umstandes, daß plötzlich eine große Menge Waare an den Markt gebracht wird, durch die Gegenerwägung, daß die Empfänger der auszuzahlenden Geldbeträge im gleichen Zeitpunkte für dieselben Anlage suchen werden, also dem Angebot eine ziemlich gleich hohe Nachfrage nach guten Werthen gegenüberstehen wird. Sofern wirklich gute Effecten zur Anlage gewählt wurden, ist sogar nicht ausgeschlossen, daß die Aktionäre solche zum Tagespreise in Zahlung nehmen werden und damit die Verkaufsnothwendigkeit sich nur auf sehr geringfügige Beträge beziffern wird.

Ein fernerer nicht zu unterschätzender Gesichtspunkt für die Ansammlung der Abschreibungen ist dem Umstande zu entnehmen, daß die festen Zinsen der Anlagewerthe eine ziemlich sichere Berechnung der Beträge ermöglichen, welche jährlich festzusetzen sind,

[4]) An Ansammlungen und Ueberweisungen zu Tilgungszwecken wurden z. B. in das Geschäftsjahr 1892 übernommen bei der Allg. Lokalbahn 105035, im Barmen 280284, Braunschweig 47453, Bremen 6732, Bremerhafen 27027, Germany Limited 829760, Erfurt 10616, Halle Strb. 60800, Hamburg Strb. 51209, Heidelberg 20935, Kassel Strb. 14445, Leipzig 766920, Mannheim-Ludwigshafen 36178, Nürnberg 164714, Posen 35320 Mk., Zürich 49527 Fr., Christiania 185487 Kr., außerdem Köln zur Tilgung des Buchwerthes der Pferde und Wagen 152987 Fr., Breslau zur Tilgung einer Streitsumme 102202 Mk. Die in Kopenhagen als Reservefonds angesammelten 468343 Kr. scheinen für Tilgungszwecke bestimmt zu sein. — Die Hamburg-Altonaer Pferdebahn hat zwei Tilgungskonten, das eine für Bahn und Konzession, das andere für Hochbau, welche 1893 mit 533100 bezw. 203820,71 Mk. übernommen sind; die gesetzlichen Rücklagen betragen hier 120000 Mk. = 15 % des Aktienkapitals.

um beim Genehmigungsablaufe genau das für den abzutretenden Unterbau und sonstige unausbleibliche Verluste verbrauchte Stammkapital voll angesammelt zu haben.

Endlich darf nicht außer acht gelassen werden, daß der Ablauf der festgesetzten Einbaufriste mit dem Verlust des Einbaurechts noch nicht gleichbedeutend, daß vielmehr nicht bloß möglich, sondern sogar sehr wahrscheinlich ist, es würden die alten Betriebsunternehmer weitere Betriebsrechte auf Grund neuer Vereinbarungen erhalten, und daß in solchem Falle die Ansammlungen die Mittel bieten, einerseits etwa geforderte kostspielige Bauausführungen oder sonstige Anforderungen der Straßeneigenthümer leichter zu erfüllen, andererseits nunmehr an alle Aktionäre eine gleichmäßige Abzahlung auf die Einlagen zu leisten.

Jedenfalls sichert dieser Weg sämmtlichen Aktionären eine völlig gleichmäßige Behandlung, schließt die Uebervortheilung oder Benachtheiligung des Einen vor dem Andern gänzlich aus und gestaltet sich dadurch zu einem gerechten Auskunftsmittel.

Auf diese und ähnliche Erwägungen sind jedenfalls die in neuerer Zeit von verschiedenen maßgebenden Gesellschaften[4]) statutarisch beschlossenen Einrichtungen eines besonders zu verwaltenden Bahnkörper-Amortisationsfonds zurückzuführen.

Unbedenklich können aus diesen Ansammlungen Schuldverschreibungen oder Hypotheken, welche der Unternehmer ausgegeben hat, erworben werden. Denn da sämmtliche Schulden vor Vertheilung des Gesellschaftsvermögens zu berichtigen sind, seine Bestände also zur Rückzahlung aufgenommener Darlehne an fremde Gläubiger verwendet werden müßten, sobald anderweite Befriedigungsmittel fehlen, ist geradezu unerfindlich, welchen wirthschaftlichen Unterschied es machen bezw. welche Gefahr drohen soll, wenn die beregten Schuldforderungen vorher erworben werden. Im Gegentheil kann solches sogar wirthschaftlich vortheilhaft sein, wenn hohe Zinsen zu zahlen oder dem Darleiher besondere Vortheile zu bieten oder die Forderungen unterwerthig käuflich sind, weil dann der höhere Zins, die ersparte Vergütung oder der im billigeren Forderungserwerb liegende Gewinn dem Betriebsunternehmen zugute kommt.

§ 291. Die Aktienamortisation.

Die Tilgung des Aktienkapitals zum Erreichen eines Ausgleiches zwischen jeweiligem Buchwerthe der Vermögensstücke und Höhe des Grundkapitales kann denjenigen Antheilsberechtigten stark benachtheiligen, welcher zur Rücknahme seiner Einlage in einem Zeitpunkte verpflichtet wird, in welchem der Verkaufswerth der Aktie ihren Nennbetrag erheblich übersteigt. Um einen Ausgleich zu schaffen, gewährt man namentlich dem durch die Auslosung betroffenen Aktionär neben seiner Einlage einen Genußschein, welcher ihm noch nach seinem Ausscheiden als Gesellschafter durch Rücknahme der Einlage eine gewisse Betheiligung am Reingewinne der Gesellschaft sichert. Diese Genußscheine pflegen einen selbständigen Verkaufswerth zu erlangen und gleich den Aktien auf den Inhaber ausgestellt zu werden. Dieser Form der Tilgung der Aufwendungen für den Bahnkörperbau begegnet man namentlich bei belgischen[1]), französischen und österreichischen Straßenbahngesellschaften. Die Bedenken gegen ihre Zweckmäßigkeit lassen sich dahin zusammenfassen:

"Insofern nur gewisse Beträge des Reingewinnes zur Aktienamortisation im Wege der Auslosung verwendbar zu sein pflegen, fehlt zunächst jeder sichere Anhalt dafür, daß im gegebenen Zeitpunkte gerade eine so große Einlagensumme zurückgewährt, also das Stammkapital gerade um so viel verringert sein wird, als zur Herstellung des verloren gehenden Unterbaues verbraucht wurde. Die ausgeloosten Aktienbeträge werden bald geringer als die gebrauchte Summe sein, bald solche übersteigen. Daß sie ihr gerade gleichkomme, wird vielleicht nie eintreffen. Nun bergen aber das Zuviel wie das Zuwenig der Ansammlungen nicht zu unterschätzende Gefahren.

Eine Verstärkung der Mittel zur Tilgung der Aktien durch Erhöhung des zur Amortisation zu verwendenden Prozentsatzes des

---

[1]) Das Belgische Unternehmen in Köln hat von 1882 bis 1891 bereits 3914 Aktien im Nennbetrage von 391 400 Fr., die Belgische Trambahn in Frankfurt a. M. bisher für 631 000 Fr. Aktien zurückerworben; in München sind zur Aktientilgung bis 1. Juli 1892 bereits 856 239 Mk. zurückgelegt.

Reingewinnes würde auf die Schwierigkeit stoßen, daß die Genußscheininhaber in ihrem Sonderrechte auf die Nachschußdividende verletzt werden würden, weshalb die Aktionäre nicht berechtigt erscheinen, eine Erhöhung des statutarischen Prozentsatzes in dem Zeitpunkte zu beschließen, wo dessen Unauskömmlichkeit zur Erreichung des Zweckes bereits erkannt wurde. Es tritt dann also der Fall ein, daß schließlich der wegen Unauskömmlichkeit der Kapitalstilgung eintretende Verlust von den verbliebenen Aktionären allein getragen werden muß, sodaß sie gegen die durch Ausloosung inzwischen ausgeschiedenen schlechter gestellt sind, weil letztere die volle Einlage, sie dagegen nur die gekürzte zurück erhalten.

Noch größere Schwierigkeiten birgt der umgekehrte Fall, daß nämlich durch die Ansammlungen eine Ausloosung sämmtlicher Aktien und damit Rückzahlung des Einlagekapitals früher herbeigeführt ist, als der Gesellschaftszweck erfüllt, oder die Konzessionsdauer abgelaufen ist. — Nach Tilgung bezw. Rückzahlung der Einlagen giebt es nämlich keine mit Einlagen betheiligten Personen, mithin keine Gesellschafter mehr. Das Grundkapital ist verschwunden und damit die erste Voraussetzung für den Bestand einer Aktien-Gesellschaft fortgefallen. Wer setzt nunmehr die Gesellschaft fort?

Werden vielleicht die Genußscheininhaber in dem Zeitpunkte wieder zu Aktionären, wenn die letzte Einlage zurückgewährt ist?[2]) oder hört[3]) mit Zurückzahlen der Einlagen die Gesellschaft zu bestehen auf? Letzterenfalls wäre ein Grund, aus welchem die Auflösung der Gesellschaft erfolgen muß[4]) und die Ungewißheit geschaffen, an wen die Vertheilung der nach Tilgung der Schulden verbliebene Vermögensmasse zu geschehen hat, da als alleinige Unterlage dafür das Verhältniß der Einlagen und als ausschließliche Hebungsberechtigte die Actionäre gesetzlich bezeichnet sind[5]). Solange also nicht etwa gesetzgeberischerseits oder durch die Satzungen der Gesellschaft bestimmt wird, daß bei Wegfall von Aktien und Aktionären in deren Rechte die Genußscheine und deren Inhaber

---

[2]) **Auerbach**: Aktienrecht 102.

[3]) **Hilse** in Wallmann's D. Jurztg. (1885) X 337 ff.

[4]) Wenigstens in Deutschland nach HGB. Art. 242, 242a.

[5]) HGB. Art. 243.

treten, fehlt es nach Tilgung aller Aktien im Wege der Ausloosung und Rückgewähr der vollen Einlagen sowohl an jedem Forderungsberechtigten als auch an jeder Vertheilungsunterlage. Denn da die Aktie nach Deutschem Rechte[6]) einen Theil des Anlagekapitals bildet, und mit Rückempfang des Einlagekapitals ihre Bestandsmöglichkeit verliert, so giebt es nach Tilgung der Aktien im Wege der Ausloosung keine Aktionäre als Hebungsberechtigte mehr. Aber selbst für den Fall, daß für die Genußscheine statutarisch eine Fassung gewählt sein sollte, welche den Genußschein-Besitzern über den Genuß eines bestimmten Theiles des Reingewinnes hinaus, noch einen Anspruch auf diejenige Vermögensmasse zuspricht, welche nach Tilgung der Schulden und Rückzahlung der Einlagen verfügbar bleiben würde, daß also ein Forderungsrecht auf Kapitalsüberschüsse aus dem Genußschein ableitbar, und damit der Genußschein — worüber indeß noch gestritten werden kann — einen genügenden Rechtstitel zur Antheilnahme an der vorbezeichneten Vermögensmasse bilden könnte, so ist andererseits doch ganz gewiß dem Ereignisse, daß die letzte Aktie ausgeloost und durch Rückzahlung getilgt ist, die Wirkung abzusprechen, die vollen Rechte der Aktie nunmehr auf die Genußscheine zu übertragen und deren Inhaber zu Aktionären umzuwandeln[7]), wodurch allein die Bestandsmöglichkeit der Aktiengesellschaft wieder hergestellt und die Nothwendigkeit zur Auflösung der Gesellschaft aufgehalten werden könnte.

Insofern also die Aktienamortisation aus dem Reingewinne einerseits keine genügende Sicherheit bietet, daß alle Aktionäre gleichmäßige Behandlung finden werden, sobald die zur Tilgung verfügbare Reingewinnsquote zu niedrig bemessen war, andererseits aber die Nothwendigkeit einer vorzeitigen Auflösung der Gesellschaft herbeizuführen vermag, wenn nämlich die Gewinnsquote zu reichlich

---

[6]) HGB. Art. 207.

[7]) RG 27. Oktober 1892 erklärt Genußscheine, welche den Inhabern außer dem Antheile an dem etwaigen Jahresüberschusse noch ein Forderungsrecht bis zu einem bestimmten Betrage der Auflösungsmasse gewähren, für Schuldverschreibungen (Holdheim's Wochenschr. f. Aktienr. II 1893 29). Vgl. Esser: G betr. die Kommanditgesellschaften auf Aktien (5. Aufl.) 131[6]; Ring: RG betr die Kommanditgesellschaften auf Aktien 370[9]; dagegen Petersen und v. Pechmann: G betr. die Kommanditgesellschaften auf Aktien 289[3], 557.

gegriffen und deshalb die Einlage früher zurückgewährt war, als der Gesellschaftszweck erfüllt ist[8]), so dürften diese beiden Gesichtspunkte für sich allein schon ausreichen, den Weg der Aktienamortisation für bedenklicher zu erklären, als diesen der Ansammlung eines Tilgungsfonds[9]).

Vierter Abschnitt.

Die Straßenbahn als wirthschaftliches Gut.

§ 292. Der Bedarf nach Straßenbahnen.

Bisher sind die Straßenbahnen als selbstwirthschaftende Unternehmungen behandelt; es ist nämlich erörtert worden, auf welche Weise sie am vortheilhaftesten begründet, betrieben und schließlich wieder aufgelöst werden. Sie kommen indeß auch in der Eigenschaft eines Hülfsmittels zur Erfüllung von Aufgaben in Betracht, welche ihnen übergeordnete Wirthschaftspersonen zu leisten haben. Ueberdies äußern sie mittelbar einen Einfluß auf eine Reihe von Wirthschaftsgebieten, denen sie bald die Erreichung des eigenen Zieles erleichtern, bald ein ergiebiges Absatzfeld eröffnen, bald auf andere Weise Vortheile verschaffen, sodaß sie für die Volkswirthschaft nach verschiedenen Richtungen von der allergrößten Bedeu-

[8]) Deshalb bestimmt z. B. der neue Frankfurter Vertrag § 9[1] (Straßenbahn IV 110), daß bis 1914 ein Betrag von 135 000 Fr. ungetilgt zu bleiben hat.

[9]) Die Streitfrage, ob nach Deutschem Aktienrecht die Genußscheine ihrem Wesen nach bloße Rententitel sind oder die Eigenschaft einer besonderen Aktiengattung haben, kann unerörtert bleiben, da ihre Untersuchung zu weit führen würde. Es genügt der Hinweis, daß, wenn das neue Deutsche Aktiengesetz zwar für die nämliche Gesellschaft das Nebeneinanderbestehen verschiedener Gattungen von Aktien zuläßt, andererseits doch ein gemeinsames nothwendiges Erforderniß der verschiedenen Aktiengattungen ist, daß sie Theile des Anlagekapitals seien, also ein Kapitalsbetrag ihnen zu Grunde liege. Aktien, welche bloß auf Grund persönlicher Leistungen ausgestellt, wie solche das Französische Aktienrecht kennt, sind nach Deutschem Rechte unmöglich. Daraus folgt, daß den Genußscheinen die Wirkung nicht beigelegt werden kann, welche die actions d'industrie des Französischen Rechts haben

tung sind[1]). Diejenigen Gesichtspunkte völlig unerörtert zu lassen, aus welchen Straßenbahnen für den Volkswohlstand oder für das Reich, den Staat und die Gemeinde oder für gewisse anderweite wirthschaftliche Vereinigungen oder Personen zum willkommenen Hülfsmittel der Wirthschaftsführung werden, müßte dem Handbuche den Vorwurf der Unvollständigkeit einbringen.

§ 293. Straßenbahnen für die Reichswirthschaft.

Zur Erfüllung der Aufgaben, welche verfassungsgemäß dem Reiche zufallen, sind die Straßenbahnen bisher nur in geringem Umfange in Anspruch genommen, nämlich für die Nachrichtenbeförderung[1]).

I. Zwar würde es weder mit dem Wesen der Straßenbahnen, noch mit den Reichszwecken, für den öffentlichen Verkehr zu sorgen, unverträglich sein, den Wirkungskreis der Reichspost- und Telegraphenverwaltung auf den Straßenbahnbetrieb auszudehnen, da einerseits unerfindlich ist, warum derselbe auf die Nachrichten- und Gepäckbeförderung beschränkt bleiben müsse, und andererseits in den örtlichen Postverwaltungsstellen die geeigneten Geschäftsführer für den Bahnbetrieb vorhanden sind. Wenngleich bisher noch nicht davon die Rede gewesen ist, auf Reichskosten und zu dessen Nutzen Straßenbahnen zu betreiben, so ist bei den heutigen wirthschaftlichen Zuständen und steigenden Bedürfnissen für das Reich jedenfalls nicht ausgeschlossen, daß es zu einem Reichsstraßenbahnbetriebe dereinst noch kommen kann, sofern die aus ihm erzielbaren Erträge seine Betriebsführung lohnend erscheinen lassen[2]).

Daß das Reich theurer wirthschaften würde wie Staat und Gemeinde, die viele als die berufenen Straßenbahnunternehmer angesehen wissen wollen, fehlt jeder ersichtliche Grund. Im Gegentheile dürfte hier durch Anlehnung an die Post auf eine verhältnißmäßig billigere Wirthschaft zu rechnen sein, als bei Staat oder Gemeinde, die dafür besondere Verwaltungen nöthig haben. Tritt dazu, daß Reichsanleihen zu $3^1/_2$% für den Nennwerth zu begeben sind, also

[1]) Oben § 240 II 7ff.

[1]) Preuß. G 28. Juli 1892 § 42.

[2]) Oben § 145 II 30ff.

das Reich bloß eine so hohe Ergiebigkeit zu erzielen braucht, um schon auf seine Rechnung zu kommen, während jedes höhere Erträgniß zum Gewinne ausschlagen würde, der für die allgemeinen Aufgaben der Reichsverwaltung zu verwenden wäre, um in entsprechender Höhe das Aufbringen von Mitteln auf anderem Wege entbehrlich zu machen, so liegt der Gedanke, daß dereinst die Straßenbahnen für das Reich beansprucht werden würden, jedenfalls nicht außerhalb jeder Möglichkeit.

Eine Vertheuerung der Beförderungspreise durch die Betriebsführung des Reiches ist keineswegs als dessen nothwendige Folge zu erwarten. Im Gegentheile würden die Straßeneigenthümer schwerlich dem Reiche gegenüber diejenigen Abgaben und Lasten aufrecht erhalten können, welche sie im Ausflusse ihrer Macht gegen Privatunternehmer erfolgreich durchzusetzen[4]) vermögen, sodaß durch Ersparung der diesbezüglichen Beträge das Reich sogar billiger betreiben, folgeweise entweder größere Ueberschüsse erzielen oder bei Verzicht darauf die Beförderungsleistung billiger abgeben könnte, wie solches dem Privatunternehmer möglich ist[5]).

II. Bedenklich würde das Vorgehen des Reiches sein, den Straßenbahnbetrieb mit einer Reichsabgabe zu belegen, wenn neben derselben noch die bisherigen Belastungen zulässig blieben. Denn naturgemäß müßten dadurch die Ausgaben steigen und die Gewinnsaussichten fallen, was die Unternehmungslust lähmen oder zu einem Preisaufschlage führen würde, wenn die bisherigen Verzinsungs- und Tilgungsbeiträge dem Unternehmer unverändert belassen bleiben sollen. Jede Preiserhöhung bedrückt die Abnehmer und schwächt die Benutzung, wodurch sie dem Zwecke und Ziele der Straßenbahnen widerstreitet.

---

[3]) Dies wäre unter 218 Fällen bereits 101 mal gelungen, oben § 158 II 85.

[4]) Oben §§ 166—169 II 117—135.

[5]) Ohne diese Ersparniß würde der Reichsbetrieb schwerlich billiger ausfallen als der Privatbetrieb, was aus dem Umstande zu schließen, daß es der Berliner Packetfahrtgesellschaft gelungen ist, sich im Wettbewerbe mit der Reichspost zu behaupten, obschon ihre Beförderungspreise erheblich niedriger sind, sie auf den Ortsbrief- und Packetverkehr beschränkt, ihr vielmehr das Bestellgeschäft auswärtiger Sendungen oder örtlicher nach außerhalb abgeschnitten ist.

§ 294. Straßenbahnen für die Staatswirthschaft.

I. Daß die Verstaatlichung der Straßenbahnen nicht nothwendig dem Staate reiche Erträge abzuwerfen braucht, wenn die bisherigen Beförderungspreise unverändert bleiben, weil er schwerlich billiger und besser verwalten würde, wie solches geschäftstüchtigen Privatunternehmern gelingt, ist bereits nachgewiesen[1]) und regierungsseitig ausdrücklich anerkannt. Die bisherigen Aussichten auf eine Verstaatlichung der Straßenbahnen sind deshalb gering[2]), sodaß eine tiefere Untersuchung über die wirthschaftliche Tragweite einer solchen Maßnahme entbehrlich ist, zumal der Ausbau der Vollbahnen noch nicht abgeschlossen, diese der Nebenbahnen noch stark im Rückstande und deshalb kein Grund ersichtlich ist, warum man die Staatsmittel noch weiter zersplittern solle.

II. Dagegen haben die jüngsten Verhandlungen im Preußischen Abgeordnetenhause die Besorgniß geschaffen, daß nach dem Vorbilde auswärtiger Staaten eine Bahnsteuer zur Einführung gelangen soll. Für ergiebige Betriebe wird sie vielleicht nur den Gewinn schmälern und dementsprechend das Unternehmen entwerthen; für unergiebige wird sie Anlaß entweder zur Betriebseinstellung oder zur Erhöhung der Beförderungspreise werden, wo die Behörde bei ihrer Preisfestsetzung auf eine angemessene Verzinsung und Tilgung der Kapitalseinlagen Bedacht zu nehmen hat[3]).

III. Für die Nachrichtenbeförderung die Straßenbahnen ausgiebiger zu verwerthen, wie solches bisher gemeinüblich geschieht, ist bald gesetzlich vorbereitet[4]), bald bereits versuchsweise eingeführt[5]).

IV. Abgesehen von deren unmittelbaren Vortheilen vermögen die Straßenbahnen für den Staat zahlreiche mittelbare dadurch zu bringen, daß sie für die Belebung des Handels, der Gewerbethätigkeit und der Absatzfähigkeit ländlicher Erzeugnisse, daß sie

---

[1]) Oben § 144 II 25.

[2]) Wenngleich die Möglichkeit einer solchen bisweilen (z. B. Preuß. G 28. Juli 1892 § 31) gesichert ist.

[3]) Preuß. G 28. Juli 1892 § 14[3], Bayr. V 20. Juni 1855 § 10[6].

[4]) Preuß. G 28. Juli 1892 § 42; oben §§ 240, 243 II 332, 339.

[5]) In New York nach der Straßenbahn VI 5.

ferner für Hebung der allgemeinen Gesundheit und Sittlichkeit, für Verbesserung der Wohnungsverhältnisse, des Familienlebens und der Zufriedenheit förderlich sind[6]). Mithin kann dem Staate damit ebenso gedient sein, Straßenbahnen zu bekommen wie Land- und Heerstraßen, selbst wenn er daraus keine unmittelbare Einnahme erzielt, weshalb allerdings der Fall denkbar ist, daß er gewisse Betriebe für die wirthschaftliche Lage des Landes oder bestimmter Ortschaften so dringend nöthig hält, um entgegenstehende Sonderzwecke damit unverträglich zu finden. Wenn also z. B. ein Straßeneigenthümer zur Hebung seiner Wirthschaftslage eine so hohe Benutzungsgebühr fordert, daß ihr Aufbringen entweder die Ergiebigkeit des Betriebes ausschließen oder zur Bewilligung außergewöhnlich hoher Fahrpreise führen müßte, wird der Staat entweder die unmittelbaren Vortheile aus dem Betrieb verlieren oder zu einer Ausbeutung der Fahrgäste seinen Beistand leisten müssen. Ersterenfalls schädigt er sich, letzterenfalls die späteren Fahrgäste, beides lediglich zur Förderung des Eigennutzes und der Sonderzwecke des Straßeneigenthümers. Es liegt also ein wirthschaftlicher Zwiespalt, ein Kampf gegenseitiger wirthschaftlicher Interessen vor, in welchem der Staat allerdings das ihm nachtheilige Verhalten auf das richtige Maß zurückführen darf. Aus höheren Gründen der Staatswirthschaft sind mithin gegen den Willen des Straßeneigenthümers Betriebe zu begünstigen, bei deren Ausbleiben Staatszwecke ihre richtige Erfüllung nicht finden würden. Wo eine Zustimmungsergänzung[7]) gesetzlich vorgesehen ist, wird die mit dem Ergänzungsbeschlusse betraute Behörde nicht umhin können, in den Vordergrund ihrer Erwägungen die Frage zu stellen, ob dem Staatswohle mehr durch Begünstigung des Eigennutzes des Straßeneigenthümers als durch die Bahnbetriebseröffnung gedient sein würde. Glaubt er das letztere annehmen zu sollen, so wird er zu dem Ergänzungsbeschlusse und zur Minderung der beanspruchten Entschädigung gelangen müssen.

V. Ferner sind in mehrfacher Hinsicht für die Staatswirthschaft Ersparnisse durch die Straßenbahnbetriebe zu erreichen:

---

6) Oben § 140 II 8.

7) Oben § 148 II 46.

a) Hat gleich die Kriegsverwaltung die Straßenschienenwege bisher für strategische Zwecke noch nicht verwerthet, so liegen doch schon Fälle vor, in denen bald die Beförderung von Kranken aus den Kasernen nach den Lazarethen, bald von Truppentheilen nach den Schießplätzen oder Badeanstalten bezw. von dort zurück vermittelst der Straßenbahnbetriebe gegen Entgelt erfolgt, um das Halten eigener oder die Annahme theurerer Gespanne zu sparen[8]).

b) Die Gerichtsverwaltung pflegt in Orten, wo Straßenbahnbetriebe bestehen, als Wegegeldvergütigung nur die Beträge zuzubilligen, welche bei Benutzung der Straßenbahnen für die im Dienste der Rechtspflege verlangten Ortsveränderungen zu zahlen gewesen wären, erspart also der Staatskasse die Mehrbeträge, welche anderweite Beförderungsmittel beansprucht hätten. Außerdem wird die Zeitvergeudung im Dienste der Rechtspflege, welche die neue Gerichtsverfassung verursacht, wesentlich gemildert, wenn den zum persönlichen Erscheinen an der Gerichtsstelle Verpflichteten durch die Straßenbahnen Gelegenheit geboten wird, die erforderlichen Wege schneller, leichter und ohne Kraftverschwendung zurückzulegen.

c) Die durch die Straßenbahnen besonders dort, wo billige Schülerkarten abgegeben werden, gebotene Gelegenheit, ohne allzu großen Zeitverlust, Geldaufwand und Kräfteverbrauch Schulanstalten zu besuchen, welche von der Wohnung sehr entfernt liegen, entbindet die Schulverwaltung von dem Zwange, aus örtlichen Erwägungen die Zahl der Schulanstalten zu vermehren, läßt vielmehr die Erweiterung der bestehenden ausreichend erscheinen, sobald die Schülerzahl den Voranschlag übersteigt. Es braucht deshalb meist nur zur Verdoppelung der unteren Klassen, oder zur Errichtung von Hülfsanstalten mit beschränkter Klassenzahl zu kommen, indem für die oberen fast ausnahmslos freie Plätze übrig sind. Ganz besonders fallen die Vortheile in's Gewicht, welche Straßenbahnen den Unterrichtszwecken dadurch bringen, daß sie den Schul-

---

[8]) In Preußen ist der Versuch der Kriegsverwaltung, um Militäranwärter zu versorgen und den Pensionsfond zu entlasten, die Straßenbahnunternehmer zur Anstellung von Militäranwärtern zu verpflichten, 1892 mißglückt, indem beide Häuser des Landtages einen dahingehenden Vorschlag im Entwurfe des Kleinbahngesetzes abgelehnt haben. Verh. d. Abg. 2024.

ort mit solchen Gemeinden verbinden, deren schulpflichtige Kinder in den Schulen des ersteren eingeschult sind, weil dann nicht bloß auf regelmäßigeren Schulbesuch, sondern auch auf größere Aufmerksamkeit der Schüler zu rechnen ist, wenn die Ungunst der Witterung und die Anstrengung durch lange Fußwege ihren nachtheiligen Einfluß auf Schulbesuch und Erfolg des Unterrichtes verlieren.

d) Aehnliche Erscheinungen treffen für die Belebung des Kirchenbesuches zu. Schwache und Gebrechliche können ihr Bedürfniß nach religiöser Erbauung häufig nicht befriedigen, sobald die für ihre Fortbewegung unerläßliche Fahrgelegenheit nach dem entfernten Gotteshause mit großem Geldaufwande und langer Vorbereitung zu erkaufen ist, während eine billige und zuverlässige Fahrgelegenheit gern und häufig von ihnen benutzt würde. Die Erfahrung hat längst die starke Zunahme des Besuches des Gottesdienstes in solchen Kirchen, zu welchen günstige Bahnverbindungen führen, bewiesen. Dieselbe rührt noch dazu überwiegend von Entferntwohnenden her. Deshalb würde es geradezu verfehlt sein, die Straßenbahnbetriebe für die Dauer der Hauptgottesdienste zu untersagen[9]), wie es in unbegreiflicher Kurzsichtigkeit bisweilen aus der Mitte der Geistlichkeit wenigstens für solche Strecke verlangt wird, die zu Gotteshäusern oder an solchen vorüberführen.

e) Außer dem unten noch besonders darzustellenden Nutzen, welche Gewerbe und Handel durch den Bedarf für die Straßenbahnen aus deren Betriebe ziehen, bewirkt erfahrungsgemäß jede Verkehrserleichterung deren Belebung, sodaß eine vortheilhafte Wirkung für die Staatswirthschaft im Gebiete der Gewerbe- und Handelsverwaltung nicht ausbleiben kann, welche allerdings nur mittelbar in Erscheinung treten wird.

f) Endlich werden auf dem Gebiete der Gesundheitspflege dadurch nicht zu unterschätzende Vortheile geschaffen, daß die bessere Gelegenheit zur Ueberwältigung von Ortsveränderung bei Kraft- und Zeitersparung zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse führt, die Dichtigkeit des Zusammenwohnens aufhebt, selbst ärmeren die Wohlthat gestattet, bisweilen Ausflüge in die freie Natur

---

[9]) K. Hilse: Sonntagsruhe 30; oben § 181 II 192ff.

zu machen, und deshalb manche Krankheitskeime in ihrer Entwickelung zurückhält. Dies kommt in einer Verminderung der Krankheitsfälle, einem geringeren Bedarf nach Krankenpflege, Abnahme der Sterblichkeit, steigender Dauer der Erwerbsfähigkeit ziffermäßig nachweisbar zur Erscheinung. In weiterem Verfolge ermäßigen sich die Forderungen auf Staatshülfe für Krankenpflege und Waisenunterstützungszwecke, wogegen umgekehrt die Besteuerungsfähigkeit der Erwerbsfähigen größer wird und länger aushält[10]).

§ 295. Straßenbahnen für die Gemeindewirthschaft.

Der wirthschaftliche Erfolg der Verkehrserleichterung für Gedeihen des örtlichen Handels und der Gewerbe kommt den Gemeinden ohne Unterschied zugute, ob die Betriebsführung der örtlichen Straßenbahnen auf Gemeinderechnung oder durch einen Dritten geschieht. Wohl aber macht es einen Unterschied, ob der zu benutzende Schienenweg der Gemeinde gehört, weil sie ihn entweder erbaut oder aufgrund bestandener Erwerbsrechte erworben hat, oder ob er jemand Anderem gehört, was schon zutrifft, wenn eine Nachbargemeinde ihn besitzt. Bei Eigenthum der Ortsgemeinde kommt es zunächst auf Entscheidung der Rechtsfrage[1]) an, ob der Schienenweg im Straßenkörper die Rechtsnatur des letzteren annimmt oder nicht. Bejahendenfalls würde jedermann die freie Bewegung darauf unbeschränkt zustehen und damit seine Verwerthung durch Verpachten oder der Vorbehalt ausschließlicher Benutzung zum Selbstbetriebe rechtlich unausführbar sein; verneinendenfalls stände die Verwerthungsmöglichkeit durch Verpachtung zum Betriebe oder durch Selbstbetrieb offen. Welche von beiden Nutzungsarten der Gemeinde einen höheren Betrag behufs Verwendung zur Bestreitung allgemeiner Gemeindebedürfnisse abwerfen würde, sodaß darum die Steuerzahler erleichtert werden könnten, wird füglich nur im Einzelfalle aus den gebotenen Umständen richtig zu beurtheilen sein.

Gehört der Schienenweg einem Dritten, so kann die Gemeinde

---

[10]) Oben §§ 189, 190 II 192ff.

[1]) Oben § 65 I 180.

aus der Abgabe des Einbaurechtes an diesen nachweisbar[2]) sowohl hohe Erträge erzielen, wie auch für sich namhafte Aufwendungen ersparen, was ihr sogar bei Unergiebigkeit der Betriebe gelingt[3]). Deshalb wird es sich allerdings fragen, ob die Gemeinde vortheilhafter handelt, wenn sie den Gleiseinbau Dritten genehmigt, um sich an der Erhebung der Benutzungsgebühr bezw. der Entlastung von obliegenden Aufwendungen genügen zu lassen, als wenn sie den Schienenweg selbst herstellt bezw. erwirbt. Solange die Rechtsfrage zugunsten der Gemeinden noch nicht entgiltig entschieden und damit die freie Verwerthbarkeit des Gemeindeschienenweges noch nicht über jeden Zweifel erhaben ist, wird die Vorsicht gebieten, vom Selbstbaue abzustehen, weil die dazu verbrauchten Gemeindemittel möglicherweise nutzlos verausgabt und das unstreitbar verwerthbare Recht, den Einbau zu genehmigen, verloren sein würde. Sodann sind die Vorgänge, welche sich im Schooße der Düsseldorfer Gemeindeverwaltung seit Verstadtlichung des Schienenweges abspielen[4]), wenig dazu angethan, die Gemeindeverwaltung als die berufendste Straßenbahnunternehmerin erkennen zu lassen, sondern weit eher geeignet, vor Nachahmung abzumahnen und die Vorkämpfer für die Verstadtlichung zu entmuthigen. Endlich steht der Thatsache, daß die Veräußerung des Einbaurechtes vielfach zu namhaften sicheren Einnahmen und erheblichen Ersparnissen, selbst bei Unergiebigkeit des Betriebes, geführt hat, noch keine Erfahrung gegenüber, daß eine Gemeinde aus dem Selbstbetriebe oder der Betriebsverpachtung selbst nur auf ihre Kosten, d. h. den Betrag gekommen ist, welchen sie zur Verzinsung und Tilgung des Bauaufwandes bezw. zur Unterhaltung des Schienenweges und Betriebes nöthig hat, und daß nicht vielleicht umgekehrt aus Gemeindemitteln Zuschüsse verbraucht sind[5]).

Die Behauptung, daß Gemeinden billiger bauen und betreiben

---

[2]) Oben §§ 166—169 II 117ff.

[3]) z. B. in Berlin bei der Neuen Berliner und bei der Berliner Pferdebahngesellschaft.

[4]) Straßenbahn V 567, VI 33.

[5]) Wenigstens hat die Stadtbahn in Halle und haben die Betriebe in Pyrmont, Wiesloch eine Verzinsung der Gemeindebauaufwendungen noch nicht abgeworfen.

würden als Privatunternehmer, bedarf noch des Beweises. Weit eher ist aus anderweiten Vorgängen im Gebiete der Bauwirthschaft und der Gewerbebetriebe von Gemeinden die entgegengesetzte Annahme begründet[6]), weil bekanntlich verfassungsgemäß die Gemeinde langsamer zu Entschließungen und schwerfälliger zu Geldbewilligungen gelangt, als dies den Einzelunternehmern möglich ist, während ihre Pläne, Vorhaben und Bedürfnisse meist so früh bekannt werden, daß es Gutunterrichteten möglich wird, inzwischen durch Vorkäufe und auf ähnliche Weise die Bedarfsgegenstände zu vertheuern und die Gemeinde zu Opfern zu treiben, welche leicht vermieden werden konnten.

Derarte, bei der Regelmäßigkeit ihres Eintritts scheinbar unvermeidliche Opfer, werden durch die unableugbare Thatsache nicht aufgewogen, daß Gemeindeanleihen billiger zu begeben sind als gleich hoch verzinsliche Schuldverschreibungen von Privatunternehmern, wodurch der Gemeinde die Beschaffung des Geldbedarfs leichter fällt und weniger kostet. Ueberdies fragt es sich, ob die Staatsaufsichtsbehörde die für ein in der Ergiebigkeit zweifelhaftes Unternehmen geplante Gemeindeanleihe genehmigen wird. Das Mißlingen eines diesbezüglichen Gesuchs wird stets abschreckend wirken, sein Bekanntwerden die Privatunternehmer zurückhalten und damit die Gemeinde des Vortheils berauben, den ihr der für ihr Gedeihen wünschenswerthe Straßenbahnbetrieb gebracht haben würde.

Gelangt der Preußische Gedanke zur Durchführung und Nachahmung[7]), daß zur Tilgung von Gemeindeanleihen für gewerbliche Unternehmungen der ganze Betriebsüberschuß zu verwenden ist, so bewirkt dieser Umstand, daß auf soviele Jahre die Gemeindesteuerzahler jeder Erleichterung aus dem Gemeindebahnbetriebe verlustig gehen würden, welche bis zur völligen Schuldentilgung verstreichen. Damit haben die Steuerzahler dieser Zeit diejenigen Beträge mehr

---

[6]) **Meine** Untersuchung über die Grundzüge für die Gemeindebauwirthschaft und über Gemeindegewerbebetriebe in den Schriften des Centralverbandes Deutscher Grundbesitzervereine II 33ff. III 83ff.

[7]) Entw. des Preuß. Kommunalabgabengesetzes § 3: »Gewerbliche Unternehmungen der Gemeinden sind grundsätzlich so zu verwalten, daß durch die Einnahmen aus denselben mindestens die gesammten durch die Unternehmung der Gemeinde erwachsenden Ausgaben, einschließlich der Verzinsung und der Tilgung des Anlagekapitales, aufgebracht werden« mit §§ 6, 7.

aufzubringen, welche bei Vergebung des Einbaurechtes als Straßenbenutzungsgebühr eingegangen und für übernommene Naturalleistungen erspart sein würden. Die Selbstausführung gegenüber der Vergebung bewirkt also eine Ueberlastung der Gegenwart zugunsten der Zukunft, ist also unwirthschaftlich und unbillig Schließlich ist nicht zu unterschätzen, daß bei der Selbstausführung für etwaige Fehlbeträge unfreiwillig die Gemeindeglieder aufzukommen haben würden, während ein verfehltes Aktienunternehmen nur diejenigen trifft, welche freiwillig ihr Geld dafür hergegeben, welches sie noch dazu ersparten Ueberschüssen entnommen hatten. Werden die im Wege des Steuerbeitreibungsverfahrens für die Gemeindeausfälle infolge mißlungener Bahnbetriebe herangezogenen Gemeindemitglieder ausnahmslos die auf sie entfallenden Beiträge überflüssig haben, oder nicht vielleicht oft gezwungen sein, dieserhalb Entbehrungen in der Befriedigung dringender Lebensbedürfnisse zu erdulden?[8])

§ 296. Bahnen für die Straßenbauwirthschaft.

Die öffentlichrechtliche Straßenbaulast findet durch die Straßenbahnen mannigfache Erleichterungen. Ganz abgesehen von der Möglichkeit, eine Benutzungsgebühr zu erheben, sind namhafte Ersparnisse dadurch zu erreichen, daß die Pflasterung, Unterhaltung und Reinigung der Straßenflächen zwischen den beiderseitigen Schutzstreifen auf die Betriebsunternehmer abgewälzt wird, wodurch für den Unterhaltungspflichtigen die entsprechenden Aufwendungen erspart bleiben.

In beiden Häusern des Preußischen Landtags ist 1892 bereits eingehend die Frage erwogen worden, wie weit es rathsam sei, künftig an Stelle von Kunststraßen, die bekanntlich hohe Bau- und große Unterhaltungskosten fordern, Schienenwege anzulegen, wodurch neben der Ersparniß durch den billigeren Bau- und geringeren Unterhaltungsaufwand noch der Vortheil einer größeren Massenbeförderung durch die gleiche Zugkraft, welche das Sinken

[8]) Oben § 284 II 410.

[1]) Verh. d. Preuß. Abg. 1892 S. 1317, 1320, Herrenhaus 1892 S. 31.

der Beförderungskosten für die abzusetzenden Erzeugnisse oder zu beziehenden Bedarfsgegenstände ermöglichen würde, eingetauscht werde. Die Anhänger dieser Ansicht überwogen nach Zahl und Gewicht ihrer Gründe deren Gegner. Sofern diese Wirkung thatsächlich zu erwarten ist, würde allerdings die Erfindung und Entwickelung der Straßenbahnen für ein Ereigniß bezeichnet werden dürfen, welches eine vollständige Wandlung im Gebiete der Straßenbauwirthschaft hervorzurufen vermag[2]).

§ 297. Straßenbahnen für den Grundbesitz.

Daß Straßenbahnen nicht ohne Einfluß auf die Wirthschaftslage der Grundbesitzer sind, vielmehr einschneidende Veränderungen in den Gebrauchs- und Wirthschaftsverhältnissen herbeizuführen vermögen, ist niemals bezweifelt worden[1]). Die Ansichten der Betheiligten über die Art des Einflusses haben jedoch gewechselt.

Früher befürchtete man allgemein eine Entwerthung des Grundbesitzes zunächst in denjenigen Straßen, welche Gleiseinbau erhalten sollten, weil das Geräusch und anderweite Unzuträglichkeiten das Wohnen daselbst unerträglich machen, das Leerbleiben von Wohnungen, Sinken der Miethspreise und damit Miethsausfälle bringen müßten. Außerdem vermuthete man von einer Erleichterung des Verkehrs mit den Vororten einen so starken Abzug nach dort, daß im Abzugsorte bald Wohnungsüberfluß mit seinem schädlichen Einflusse auf die Grundstückswerthe eintreten müsse. Diese Anschauungen fanden ihren Ausdruck in zahlreichen Vorstellungen an Staats- und Gemeindebehörden gegen die Zulassung von Bahnbetrieben überhaupt oder in bestimmten Straßenzügen, gegen die Errichtung von Haltestellen vor den eigenen Geschäftslokalen und ähnlichem mehr. Selbst kostspielige Klagen auf Ersatz angeblich durch den Bahnbetrieb verursachter Grundstücksentwerthungen wurden (allerdings ausnahmslos ohne Erfolg) bisweilen gewagt[2]).

---

[2]) Preuß. G 28 Juli 1892 § 41; dazu Jerusalem 72[1], Gleim 96[1].

[1]) Meine Untersuchung im vierten Bande (1893) der Strauß'schen Schriften des Centralverbandes Deutscher Grundbesitzervereine: Einfluß der Straßenbahnen auf die Wirthschaftslage des städtischen Grundbesitzes.

[2]) z. B. in Berlin 44 Eigenthümer von Grundstücken in der Brunnenstraße.

Mittlerweile hat die Erfahrung gelehrt, daß die durch die Straßenbahnbetriebe bewirkte Belebung der Gewerbethätigkeit, des Handels und des Wohlstandes dem Grundbesitze in der Weise zugute gekommen ist, daß der Zuzug nach dem Bahnbetriebsorte wächst und damit die Bauthätigkeit daselbst zunimmt. Die Grundstückspreise sind mit der Bahnbetriebserweiterung stetig gestiegen, die Wohnungen und Geschäftslokale in Straßen mit Gleiseinbau stärker gesucht als dort, wo Bahnverbindung fehlt, und deshalb besser bezahlt. Allerdings hat die Art der Grundstücksverwerthung dadurch eine Veränderung erfahren, daß an den Betriebsknotenpunkten und in dem Ortsinnern die Geschäftsräume überwiegen, Wohngelasse immer seltener und deshalb die Bewohner mehr nach außen gedrängt werden. Dies kommt schon in der Bauweise und der äußeren Gestaltung zum Ausdruck, welche die betreffenden Ortstheile erfahren haben. Dementsprechend sind jetzt Vorstellungen gegen Straßenbahnbetriebe fast allerwärts verstummt und Gesuchen um Erweiterung des Bahnnetzes durch Hereinziehen des Straßenzuges, in dem man wohnt, gewichen. Ja, man nimmt sogar nicht mehr Anstand[3]), eine Beihülfe für den Gleiseinbau anzubieten.

So außerordentlich vortheilhaft für die Hebung der Grundstückspreise die Lage am Zuge einer Straßenbahn ist, ebenso unberechtigt erscheint es, diese Werthsteigerung den Grundbesitzern ausschließlich auf Kosten der Straßenbahnunternehmer verschaffen zu wollen und von diesen als Opfer zu fordern, was bisweilen die Straßeneigenthümer zur wirthschaftlichen Verbesserung nothleidender Baugesellschaften oder gewiegter Baustellenbesitzer gethan haben[4]), die es verstanden hatten, einflußreiche Gemeindevertreter für sich zu erwärmen.

Weit natürlicher würde es sein, den Besitzern der in Bauland

Preuß. OTr 8. Juni 1875 (II 458 1875), 7. Januar 1879 (II 2957 1878); RG 25. April 1881 (IV 667 1881), 6. April u. 3. Nov. 1883 (V 684 1882, 13 1883).

[3]) z. B. für die Bahnen nach Mariendorf, Reinickendorf, Niederschönhausen bei Berlin.

[4]) z. B. die Stadtgemeinde Berlin hinsichtlich des Verlangens an die Neue Berliner Pferdebahngesellschaft, eine Linie durch die Prenzlauer Allee zu bauen.

umzuwandelnden Flächen zuzumuthen[5]), die für sie gewinnbringende Anlage gänzlich oder theilweis aus eigenen Mitteln auszuführen, also denjenigen Theil ihres Gewinnes herzugeben, welcher durch die Verkehrsverbesserung erst geschaffen werden soll. Erfahrungsgemäß ist der Betrieb nach unbelebten Ortstheilen auf Jahre hinaus unergiebig, und gelingt es erst mit deren wachsenden Bevölkerung, die Kosten einzubringen, sodaß bis dahin der Betrieb von dem Unternehmer tägliche Opfer fordert. Warum es billig sein soll, ihn doppelt bluten zu lassen, was in dem Verlangen liegt, in unangebauten Ortstheilen nicht bloß den Betrieb zu führen, sondern noch dazu den Schienenweg zu legen, und dafür dem Grundbesitzer ohne jede Anstrengung oder jeden Geldaufwand die Werthssteigerung als Gewinn in den Schooß zu legen, wird jedem unverständlich bleiben, dem die Voreingenommenheit für den Grundbesitz und gegen die Bahnunternehmer das unbefangene Urtheil noch nicht genommen hat.

§ 298. Straßenbahnen für Land- und Forstwirthschaft.

Die Absatzfähigkeit der ländlichen und Forsterzeugnisse gewinnt durch die Leichtigkeit, solche billig an die Bedarfsstellen zu bringen. Daß Straßenbahnen zum Massenverkehre besser geeignet sind, wie Fuhrwerke, die auf dem gewöhnlichen Straßenkörper laufen, steht längst erfahrungsgemäß fest und wird namentlich durch zahlreiche Vorstellungen aus den betheiligten Kreisen an die Staatsregierungen bestätigt, für bessere Bahnverbindungen zu sorgen. Daß Voll- und Nebenbahnen hierfür vielfach zu kostspielig sein würden, gilt gleichfalls bereits für unstreitig, sodaß Straßenbahnen als das berufenste Hülfsmittel zur Behebung des Nothstandes für Land- und Forstwirthschaft nach Verbesserung der Verkehrsmittel bereits erklärt sind. Hieraus ergiebt sich bereits ihr unmittelbarer Nutzen für die beregten Wirthschaftsgebiete.

Die Landwirthschaft gewinnt indeß außerdem noch durch den

[5]) Hieraus erklärt sich, warum die Vorsteher und Aufsichtsrathsmitglieder von Baugesellschaften sich bemühen, in die Gemeindevertretung gewählt zu werden und dort wiederum für den Bau von Bahnen nach dem Baulande ihrer Unternehmung zu wirken.

Bedarf der Pferdebahnen nach ihren Erzeugnissen des Ackerbaues und der Viehzucht, sodaß für sie die Verwendung der Pferdekraft wünschenswerther, als diese der mechanischen Triebwerke ist.

I. Bei dem heutigen Stande der Pferdebetriebe[1]) wird unter Berücksichtigung des Umstandes, daß der jährliche Abgang durch Tod auf durchschnittlich $1^1/_2$, durch Abnutzung auf weitere $12^1/_2$% zu veranschlagen ist[2]), ein Jahresbedarf von 12302 Pferden entfallen, von denen Deutschland mit etwa 2020 Stück betheiligt ist. Mindestens zu dieser Höhe eröffnet sich ein Absatzfeld für die heimische Pferdezucht, sofern sie versteht, eine dazu taugliche Race zu ziehen. Diese Bedarfsmenge ist jährlich auf 12302000 Mk. bezw. 2020000 Mk. zu veranschlagen.

II. Die zur Verfütterung an die gehaltenen Pferde benöthigte Menge von Körnern, Heu, Stroh und anderweiten Feldfrüchten ist nach dem Durchschnittspreise der einzelnen Ration von 1,60 täglich auf jährlich 93029448 bezw. 8463912 Mk. zu veranschlagen, wofür 533545 bezw. 48485 t Körner, 286740 bezw. 26079 t Heu, 143400 bezw. 13000 t Stroh und der Ueberrest in anderweiten Feldfrüchten, z. B. für Rüben, Klee verlangt wird[3]).

III. Die Besorgniß, daß durch die Straßenbahnbetriebe ein starker Abzug ländlicher Arbeiter behufs Eintrittes in dortige Dienststellungen zu erwarten stehe, entbehrt der Begründung, solange zum Außendienste der ortspolizeiliche Befähigungsnachweis aufrecht erhalten bleibt, weil er schwerlich Neuankömmlingen ertheilt werden wird, indem genaue Bekanntschaft mit den örtlichen Verhältnissen und Straßenordnungen seine Grundlage bildet. Der Stalldienst pflegt

---

[1]) Oben § 223 II 291[5].

[2]) Oben §§ 277, 278 II 394 ff. Der Durchschnitt der Sterblichkeit betrug 1891 bei 22 Betrieben (oben § 277 II 394[2]) 1,7%, während 19 bezw. 15 Jahren bei 4 anderen (oben § 277 II 395) 2,45%, dieser der Abnutzung bei 25 Betrieben in 1891 (oben § 278 II 399[5]) 12,0% und bei 4 Betrieben von 1873 bezw. 1877 bis 1891 = 11,43%, aus beiden Anlassen in München von 1883–1891 = 11,8%. 1891 in 5 anderen Betrieben (oben § 278 II 399[5]) 12,3%; die Durchschnittsziffer beider Gefahrensarten aus den gedachten 35 Betrieben ist 13,6%, sodaß, da diejenigen hier nicht berücksichtigt wurden, welche wegen ungenügender Ergiebigkeit ihre Pferde übermäßig anstrengen, die veranlagten $1^1/_2$ und $12^1/_2$% eher zu niedrig als zu hoch gegriffen sind.

[3]) Die Tonne zu 1000 Kilogramm = 20 Centner.

indeß zu einförmig und ermüdend zu sein, um eine so große Anziehungskraft zu üben, daß dieserhalb die Heimath und erträgliche Stellungen aufgegeben werden. Dazu tritt, daß die Betriebsunternehmer die Ortseingesessenen den Fremden vorzuziehen pflegen und die Straßeneigenthümer solches bisweilen sogar verlangen.

§ 299. Straßenbahnen für die Kapitalsanlage.

Ohne zwingende Gründe für die allgemeine Wohlfahrt ist es kaum rathsam, Erwerbsunternehmungen, welche für die Anlage flüssigen Vermögens verfügbar sind, der Betheiligung des Privatkapitales übermäßig zu verschließen. Ein solches Verfahren wird zur Anlage in unsicheren Werthen oder zum Abzug des Kapitales für gleichartige Unternehmungen des Auslandes drängen, die dort dafür noch offen sind. Man verbessert also durch unnatürliche Entziehung guter Unternehmungen zur Vermögensanlage die wirthschaftliche Lage des Auslandes und setzt dafür die anlagesuchenden Kapitalisten dem Verluste ihrer Ersparnisse aus. Hiervon werden die weniger Bemittelten schwerer betroffen, als die Höchstbegüterten, weil erstere in erhöhterem Maße auf besseren Zinsgenuß angewiesen sind und überdies weniger Verständniß für die auf dem Kapitalsmarkte ausgebotenen Werthe haben[1]). Eine vorsorgliche Finanzwirthschaft darf es aber weder zu einem all zu starken Kapitalsabflusse ins Ausland, noch zu einer übergroßen Begünstigung unsicherer Anlagen kommen lassen.

Daß die Straßenbahnbetriebe zur Vermögensanlage geeignete und ausgenutzte Erwerbsunternehmungen sind, ergiebt die nachgewiesene Thatsache[2]), daß etwa 2300 Millionen Mark Grundkapital im Wege der Aktienausgabe oder der Darlehnsgewährung dafür aufgebracht werden konnte, daß ferner mit Vorliebe ausländisches Vermögen dafür hergegeben wurde, wie die zahlreichen belgischen und englischen Betriebe in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Rußland nachweisen, daß auf dem Kapitalsmarkte die Antheilscheine (Aktien) oder Schuldverschreibungen (Obligationen) von Straßenbahnbetrieben gesucht und überwerthig unterzubringen sind, sobald

---

[1]) Verstadtlichung § 43 S. 126.

[2]) Oben § 212 II 262[2].

es sich nicht um mißglückte oder durch Mißwirthschaft herabgebrachte Betriebe handelt.

Die Möglichkeit, durch Betheiligung beim Unternehmen oder Beleihen von Straßenbahnen mehr als den zeitigemäßen Zinsfuß der Staats- oder Gemeindeanleihen herauszuschlagen, bietet den hierauf Angewiesenen eine willkommene Gelegenheit zur Benutzung, gestattet also vielen eine Verbesserung ihrer wirthschaftlichen Lage, die sie verlieren würden, sobald die Erzielbarkeit höherer Zinsen ihnen durch die ausgeführte Verstaatlichung oder Verstadtlichung abgeschnitten wird. Darin soll allerdings kein Uebel zu sehen sein, weil mit der billigeren Geldbeschaffung zu den Verzinsungszwecken weniger herauszuwirthschaften, deshalb die einzelne Beförderungsleistung weniger dafür aufzubringen und folgeweise billiger abgegeben sei. Dies würde indeß nur zutreffen, wenn thatsächlich einerseits das volle Kapital zum billigeren Zinsfuße dem Unternehmen belassen und andererseits die Sparsamkeit des bisherigen Unternehmers beibehalten wird, wogegen er verloren geht, wenn entweder das Vermögen zwecks Anlage ins Ausland zurückgezogen wird oder die neue Betriebsweise einen Mehraufwand beansprucht.

Höhere finanzwirthschaftliche Erwägungen können sehr wohl gegen die Verstaat- oder Verstadtlichungsbestrebungen den Sieg behaupten. Denn einmal kann mit dem Wachsen des Geldbedürfnisses des Staates oder der Gemeinde der Zinsfuß steigen, was namentlich durch Uebernahme gewagter Geschäfte im Vereine mit dazu aufzunehmenden Anleihen leicht denkbar ist, das weiter zur Bewilligung eines höheren Zinsfußes und damit zum Verluste des erwarteten Gewinnes treiben wird. Nach dieser Richtung ist jedenfalls die Thatsache nicht völlig unerheblich, daß die englische Gesetzgebung den Gemeinden den Straßenbahn**betrieb** verbietet und nur die Ausführung der Schienenwege offen läßt.

Für die Beliebtheit der Geldanlage in Schuldverschreibungen von Straßenbahnbetrieben liefert der Umstand Belag, daß Geld dafür schon zu 3% flüssig war, bei 4% ein Ueberpreis bewilligt wird und selbst nothleidende Betriebe die Herabsetzung des Zinsfußes auf 4% wagen können[3]).

[3]) Oben § 210 II 253[4, 5].

§ 300. Straßenbahnen für Gewerbe und Handel.

Da jede Verkehrsverbesserung dem Gewerbe und Handel mittelbar zugute kommt und die Eröffnung von Straßenbahnbetrieben eine solche bewirkt, kann ein hieraus ableitbarer mittelbarer Vortheil nicht ausbleiben, ohne daß auf eine nähere Darstellung seiner einzelnen Aeußerungen eingegangen zu werden braucht. Wohl aber ist zu gedenken, inwieweit die Straßenbahnen durch ihre eigenen Bedürfnisse das Absatzfeld erweitern und zu Abnehmern bezw. Bestellern von Waaren werden.

Ueberwiegend gewinnt das Gewerbe durch den Bedarf der Straßenbahnen. Die Herstellung des Schienenweges beansprucht in erheblichem Maße Schienen und sonstiges Stahl- oder Eisenzeug, wodurch Walzwerke, Schraubenfabriken und ähnliche Werkstätten reichliche Beschäftigung finden. Gleiches gilt hinsichtlich des Wagenbedarfs[1]) für Wagenbauanstalten, des Maschinenbedarfs[2]) für Maschinenfabriken. Die zur Feuerung von Krafterzeugungsmaschinen[3]) benöthigten Kohlen verstärken das Absatzfeld der Kohlenbergwerke; die zur Pferdefütterung gebrauchten Körner, Heu, Stroh und sonstigen Gegenstände herbeizuschaffen, giebt dem Handel eine Erweiterung seiner Thätigkeit, sodaß die Produktenhandlungen hierdurch gewinnen.

Bei dem außerordentlichen Umfange, welchen der Bedarf von Schienen, Eisenzeug, behauenen Steinen, Wagen, Kraftmaschinen, Geschirren und Ausrüstungsgegenständen der verschiedensten Art bei

---

[1]) Eine zuverlässige Ziffer der heutigen Wagenmenge ist nicht zu gewinnen; für 1890 giebt eine solche meine Uebersicht unter »Pferdebahnen« in Röll's Encyklopädie der Eisenbahnwissenschaft. Seitdem ist eine erhebliche Zunahme eingetreten. 1892 sollen z. B. in England bereits 4020 Wagen im Werthe von 658 946 £, in den Vereinigten Staaten Nordamerikas 37 399 Wagen im Gebrauch gewesen sein, von denen 1522 erst 1892 erbaut sind (Ztschr. f. Transportw. X. 71, 79). Für Deutschland ist die Zunahmeziffer zwischen 1890—1892 nicht zu ermitteln gewesen. Vgl. oben §§ 212, 221 II 262, 285.

[2]) In Großbritannien sind 1892 bereits 534 Lokomotiven im Kostenbetrage von 394 654 £ in Gebrauch gewesen, was gegen 1889 nur eine Zunahme um 4 Stück ergiebt. Die Gesammtzahl der Maschinen siehe meine UnfallsgG § 9 S. 24, 25.

[3]) Oben § 212 II 262[2].

der ersten Ausführung und Einrichtung erreicht und der etwa 1 700 000 000 Mk. in der Gesammtsumme der für die Bahnen verbrauchten Mittel[3]) ausmacht, ist schon hieraus auf die Ausdehnung zu schließen, welche die Gewerbethätigkeit durch die Straßenbahnen gewonnen hat. Damit nicht genug, beschäftigt die Unterhaltung der Schienenwege und der sonstigen für den Betrieb unerläßlichen Bedarfsstücke stetig die einschlagenden Gewerbe[4]) und wird deren Geldwerth jährlich auf mindestens 130 000 000 Mk. zu veranschlagen sein. Die Bezugsquellen liegen vielfach von den Bedarfsorten fern, sodaß der Zwischenhandel mit Rohstoffen oder mit den als solche zu verbrauchenden Hülfsstücken gleichfalls zu thun bekommt. Die großen Mengen natürlicher Erzeugnisse zur Verfutterung oder Brennmaterial zur Feuerung oder Leuchtkraft zur Beleuchtung und ähnliches, werden nur in geringem Umfange unmittelbar von denen, welche sie gewonnen oder hergestellt haben, bezogen, sondern überwiegend erst mittelbar durch den Handel an die Verwendungsstellen geschafft, sodaß der letztere hierdurch gewinnt. Alle diese Vortheile nehmen mit der Entwickelung der Straßenbahnen stetig zu, weil diese die Bedarfsmenge vermehrt, sodaß Handel und Gewerbe allerdings wesentlich dahin zu wirken haben, die Straßenbahnen zur denkbar höchsten Entwickelung gebracht zu sehen.

§ 301. Straßenbahnen für die Volkswirthschaft.

Volk soll hier gleichbedeutend mit Bevölkerung gebraucht, nämlich die Wirkung erörtert werden, welche jeder Einzelne für seine Wirthschaft aus dem Straßenbahnbetriebe erzielen kann. Nach dieser Richtung fällt vornehmlich ins Gewicht.

I. die Ersparniß von Kraft und Zeit bei Ausführung der

---

[4]) Dies gilt namentlich von der jetzt stark betriebenen Umwandlung der Pferdebahnen in elektrische Straßenbahnen. In Nordamerika sollen 1892 1360 km Pferde- und 35 km Dampfbahngleise für den elektrischen Betrieb umgelegt sein, in Deutschland ist allerdings nur in Bremen eine derartige Umlegung in größerem Maßstabe erfolgt, in Chemnitz und Dortmund angeblich geplant; die beabsichtigten Versuche in Berlin und Dresden sollen sich nur auf den Akkumulatorenbetrieb erstrecken.

für die eigene Berufsthätigkeit unerläßlichen Ortsveränderungen, sodaß solche für die Berufsleistungen verwerthbar bleiben, die dadurch an Güte und Menge gewinnen und folgeweise ein besseres Erträgniß abwerfen können. Voraussetzung ist dabei allerdings eine günstige Bahnverbindung und ein Beförderungspreis, dessen Höhe die erreichbaren Vortheile nicht etwa übersteigt, weil man letzterenfalles besser thut, durch Abstandnahme vom Fahren den Mehrbetrag des schuldigen Fahrgeldes über den Werth des erzielbaren Nutzens zu ersparen. Diese Erwägung unter gleichzeitiger Berücksichtigung des Umstandes, daß die Verwerthung von Zeit und Kraft dem einen besser gelingt und mehr einträgt als dem anderen, läßt es billig und verständig erscheinen, die Fahrpreise für die verschiedenen Beschäftigungszweige ungleich zu bemessen und deshalb dem Arbeiter einen billigeren als den gemeinüblichen Fahrpreis zu bewilligen[1]).

II. Fast dieselben Erwägungen führen dahin, daß die Eröffnung der Straßenbahnen, indem sie die Entfernung zwischen Wohnung und Geschäftsstätte zurückzulegen erleichtert, die Wahl besserer Wohnungen gestattet. Denn man ist jetzt nicht mehr auf die nächste Umgebung der Arbeitsstätte angewiesen, vermag abgelegenere Gegenden aufzusuchen, wo einerseits der billigere Grundstückspreis ein billigeres Vermiethen gestattet, andererseits die schwächere Nachfrage gegenüber dem Angebote dazu zwingt. Ist z. B. eine bessere Wohnung in entfernter Lage um so viel billiger zu haben als der Fahrpreis[2]) zwischen ihr und der Arbeitsstätte betragen würde, sodaß der Aufwand beider Beträge höchstens den Miethspreis der näheren Wohnung erreichen wird, so vermag man besser zu wohnen und sich die daraus entspringenden Annehmlichkeiten zu verschaffen, welche

---

[1]) Oben §§ 41, 161, 240 I 104 II 102, 333.

[2]) Whitney in Boston hält den Einheitspreis zur Erreichung dieses Zweckes für ersprießlich, welche Ansicht Clarke nicht theilt, der dagegen als Bedingungen eines für die Lebensverhältnisse der Arbeiter ersprießlichen Schnellverkehrs für unerläßlich erklärt, daß die Linien von dem Geschäftsinnern nach allen Richtungen gleich den Speichen eines Wagenrades in die Vororte laufen, wobei sie den Hauptgeschäftsstraßen folgen, und daß ferner in allen Ortstheilen mit gleicher Geschwindigkeit gefahren wird, ein Wagenwechsel entbehrlich ist und eine erforderliche Ausdehnung des Betriebes keine allzu großen Kosten verursacht.

in mehrfacher Hinsicht gleichzeitig noch für die Gesundheit und Sittlichkeit förderlich sein und das Familienleben günstig beeinflussen werden. Umgekehrt wird die gebotene billige Fahrgelegenheit für Kinder und sonstige Familienglieder, welche zum Schulbesuche oder durch andere Verhältnisse entferntere Gegenden aufzusuchen haben, von der Nothwendigkeit entbinden, die innehabende gute Wohnung gegen eine schlechtere zu vertauschen, die in größerer Nähe der aufzusuchenden Schul- oder Geschäftshäuser liegt. Eine behagliche Häuslichkeit läßt den Hang zum Aufsuchen von Schankstätten weniger aufkommen, sodaß die für dessen Befriedigung nothwendigen Ausgaben vermieden werden und besseren Verwendungszwecken erhalten bleiben.

III. Macht das Bedürfniß nach Bildung, Geselligkeit oder Unterhaltung dessen Befriedigung wünschenswerth, so wird man durch bequeme nnd billige Fahrgelegenheit begünstigt, solche in größerer Entfernung aufsuchen können und nicht auf die vielleicht mangelhafteren angewiesen sein, welche in nächster Nähe geboten werden. Je vollkommener und besser die Gelegenheit zur Bildung, Geselligkeit und Unterhaltung ist, desto größeren Nutzen wird man für sich aus deren Gebrauche ziehen und desto veredelnder wird die Schlußwirkung sein.

IV. Bei den vorerörterten wirthschaftlichen Vortheilen hat es nicht einmal sein Bewenden. Außer ihnen entwickeln sich vielmehr noch manche andere günstige Wirkungen für das Wirthschaftsleben der Bevölkerung: die durch den Betrieb gewonnenen Abfälle (z. B. Dung, ausgemusterte Pferde u. s. w.), zu deren schnellen Veräußerung der Unternehmer schreiten muß, sind verhältnißmäßig billig zu erlangen und kommen dadurch jenen zugute, welche die zu ihrer Selbstgewinnung oder zum Zahlen höherer Preise nothwendigen Aufwendungen kaum würden leisten können. Die Gartenkultur und Gemüsezucht in nächster Umgebung von Pferdebahnhöfen würde schwerlich auf ihre Höhe gelangt sein, wenn der Dung nicht verfügbar war. Der Gewinn aus den Gartenerzeugnissen kommt jedoch nicht bloß den Gärtnern, sondern darüber hinaus der Ortsbevölkerung zugute, welche dadurch eine leichtere Gelegenheit zum Bezug frischer Gemüse erhält. Nicht ohne Vortheil ist ferner die Möglichkeit, billig und bequem an entfernte Verkaufsstellen von Be-

darfsgegenständen zu gelangen, also von der Nothwendigkeit befreit zu sein, den Verkäufern aus der Nachbarschaft in die Hände zu fallen, die diesen Umstand leicht zu Preissteigerungen trotz mangelhafter Waare für sich ausbeuten.

V. Abgesehen von diesen mehr in Form einer Ersparniß zur Erscheinung kommenden Wirkungen bieten die eröffneten Straßenbahnbetriebe der Ortsbevölkerung noch in der Art Vortheile, daß durch sie Arbeitskräfte gebraucht werden und damit Verwerthung finden. Das Absatzfeld für Arbeit wird erweitert, eine nicht zu unterschätzende Menge von Arbeitern der verschiedensten Berufsfächer, Lebensverhältnisse und Gesellschaftskreise finden durch sie eine lohnende Beschäftigung, wodurch die Zahl der Arbeitslosen sinkt, auf dem Arbeitsmarkte das Verhältniß von Nachfrage zum Angebot sich bessert und eine den Lebensmittelpreisen entsprechende Lohnsteigerung ermöglicht wird, deren Rückwirkung sogar auf weitere Berufskreise reichen wird, da mit der gebotenen Aussicht, im Straßenbahndienste unter günstigeren Lohn- oder sonstigen Arbeitsbedingungen unterzukommen, naturgemäß die Arbeiter in ihrer bisherigen Stellung nur zu halten sind, wenn ihnen die gleichen Vortheile geboten werden.

Ist zwar der Bedarf nach Arbeitskräften für den Straßenbahndienst nicht genau zu beziffern, da zuverlässige Angaben weder aus Deutschland[3]) noch von außerhalb geboten werden, so ist er doch jedenfalls nicht gering. Er beschränkt sich nämlich nicht bloß auf die dauernd Angestellten, sondern erstreckt sich darüber hinaus noch auf eine Menge vorübergehender Beschäftigungen, die theilweis sogar um deßhalb an wirthschaftlichem Werthe gewinnen, weil sie in die Zeit des Niederliegens der Arbeit und größerer Arbeitslosigkeit fallen. Es sei z. B. an die bei starkem Schneefall nöthigen Massenbeschäftigungen zur schnellen Beseitigung von Betriebsstörungen erinnert, die ausnahmslos zu Zeiten der Arbeitsnoth vielen eine willkommene Erwerbsgelegenheit bieten[4]). Es bedarf also nicht einmal künstlicher Mittel, z. B. eines einzuführenden Nor-

---

[3]) **Mein** UnfallsgG. § 51 S. 180.

[4]) Oben § 168 II 229[1]; für die Schneereiniger besteht seit dem 24. Januar 1893 in Deutschland eine Pflicht zur Verwendung von Altersversicherungsmarken nicht mehr; Straßenbahn VI 61.

malarbeitstages oder einer unnatürlichen Beschränkung der Sonntagsarbeit für das Straßenbahngewerbe[5]), um die Zahl der Beschäftigten anschwellen zu lassen. Die Vortheile eines lohnenden Verdienstes im Straßenbahngewerbe[6]) finden dabei noch nicht einmal an den Beschäftigten ihre Grenze, verbreiten sich vielmehr über die zahlreichen Frauen und Kinder[7]), deren Ernährern sie zugefallen waren.

---

[5]) In Zürich hat das Gebot des Eisenbahndepartements, den Beschäftigten jeden dritten Sonntag freizugeben, einen Menschenmehrbedarf von 14—15 Mann veranlaßt und 1891 eine Erhöhung der Betriebsausgaben um 16000 Fr. zu Folge gehabt.

[6]) Oben § 254 II 356 giebt einen ungefähren Anhalt zum Auffinden der Lohnhöhe, welche in dem Straßenbahndienste zur Auszahlung gelangt ist. — Nach dem Verwaltungsberichte der Straßenbahn-Berufsgenossenschaft für 1891 S. 17 beschäftigten die Deutschen Straßen- und Bergbahnen im Betriebsdienste 18134 Personen gegen 12122600 Mk. Lohnaufwand, sowie vorübergehend 11120 Personen gegen 1639605 Mk. bei der Gleisunterhaltung und weitere 2097 gegen 1613065 Mk. in den Werkstätten und beim Hochbau, sodaß die Beschäftigung 31351 Personen umfaßte und 15375270 Mk. Aufwand verursachte.

[7]) Im Mannschaftsbestande der Großen Berliner Pferdeeisenbahn Aktiengesellschaft befanden sich am 2. Jan. 1889 727 = 26,5 % Ledige gegenüber 1982 = 72,2 % Verheiratheten und 36 = 1,3 % Wittwern bezw. Geschiedenen, von denen 1486 = 54,1 % zusammen 3277 Kinder im Alter unter 14 Jahren hatten, sodaß im Ganzen 8004 Personen aus dem dauernden Erwerbe im Straßenbahndienste — ohne die Werkstätten- und Bauarbeiter — ihren Lebensunterhalt erhalten hatten; mein UnfallsgG § 55 S. 190.

Viertes Buch.

Die Straßenbahnbetriebslehre.

§ 302. Die Aufgaben für die Betriebsleiter.

Unter den für jede Betriebsverwaltung unvermeidlichen Aufgaben stehen obenan:

1. die vollkommene Befriedigung des heimathlichen Bedarfes nach Ortsveränderung durch Bieten der dazu erforderlichen Fahrgelegenheiten,
2. eine verständige Sparsamkeit mit den verfügbaren Mitteln durch Vermeiden jedes Ueberflusses, jeder Ueberanstrengung der Kräfte und jeder vorzeitigen Abnutzung.

Die erstere Aufgabe entspringt dem Verlangen der Ortsbevölkerung und wird zu deren Besten gestellt; die andere geht von dem Unternehmer aus, da von ihrer richtigen Lösung das Gedeihen der Straßenbahnen hauptsächlich abhängt[1]). Beiden gleichzeitig zu genügen erscheint fast unausführbar, da sie sich in gewisser Hinsicht widerstreiten, aus entgegengesetzten, schwer zu überwindenden Bestrebungen und Rücksichten hervorgehen.

Die Lösung kann nur durch ein sachgemäßes Zurückführen der beiderseitigen Forderungen auf ihr richtiges und natürliches Maß, durch ein verständiges Beschneiden der unnatürlichen Auswüchse im Fordern oder Versagen, zu welchen das Ueberwuchern und Ausarten des Eigennutzes hier oder dort vielleicht geführt haben, durch einen Ausgleich zwischen Bedarfsübertreibung und übertriebener Sparsamkeit, durch ein vorurtheilsfreies Abwägen der Befriedigungs- gegen die Aufwandsmöglichkeit herbeigeführt werden.

---

[1]) Oben § 253 II 353.

Hieraus erhellt, daß jede Betriebsleitung zunächst sich zu befleißigen hat, einerseits den örtlichen Verkehrsbedarf in seinem vollen Umfange und seinen hauptsächlichsten Nebenumständen kennen zu lernen, andererseits sich über das Maß der für sie verfügbaren Mittel nach Leistungskraft und Verwendbarkeit vollständig klar zu werden. Den ersteren lehrt das Verkehrsgesetz der Straßenbahnen, welches natürlich für jeden Ort nach dessen Geschäfts-, Lebens-, Wohnungs-, Wohlstands- und sonstigen Verhältnissen gewisse Abweichungen zeigen wird, die andere erlangt man durch eine möglichst gründliche Bekanntschaft mit der inneren Einrichtung des Betriebes, an dessen Leitung mitzuwirken man berufen wird, durch das Erforschen der Eigenart der verfügbaren Betriebsmittel und der Leistungsfähigkeit der verwendbaren Triebkräfte.

Demgemäß wird die Betriebslehre mit dem Aufsuchen des Verkehrsgesetzes zu beginnen haben, um sodann zum Betriebsgesetze und zu den denkbaren Verwendungsarten der verfügbaren Mittel überzugehen; die Darstellung der Erscheinungen, aus welchen krankhafte Betriebszustände sicher zu erkennen und rechtzeitig noch zu heilen sind, und der zweckmäßigen Verhaltungsmaßregeln wird den Schluß bilden.

Erster Abschnitt.

Das Verkehrsgesetz.

§ 303. Begriff und Bedeutung des Verkehrsgesetzes.

Der örtliche Verkehrsbedarf entsteht keineswegs von ungefähr: denn er wird durch die Menge der vorzunehmenden Ortsveränderungen hervorgerufen, welche nur selten völlig plan- oder zwecklos geschehen, vielmehr überwiegend in innerem Zusammenhange mit den örtlichen Geschäfts- und Lebensgewohnheiten stehen. Auch im Verkehrsgebiete macht sich das Walten einer höheren Macht fühlbar, welcher die Ereignisse folgen und durch welche sie beherrscht werden, weshalb der aufmerksame Beobachter sehr wohl in dem Eintritte und der Wiederkehr der verschiedenen Erscheinungen eine

gewisse Gleichförmigkeit und Regelmäßigkeit, eine bestehende Wechselwirkung und Ordnung, eine mehr oder weniger einschneidende Abhängigkeit von begleitenden Nebenumständen und gebotenen Verhältnissen zu erkennen vermag. Hieraus läßt sich das Gesetz bestimmen, von welchem der örtliche Verkehr abhängt und welchem er unterworfen ist[1]).

Unter dem Verkehrsgesetze hat man also diejenigen Regeln zu verstehen, welche sich im Verkehre herausstellen und bilden, sodaß ihnen die Anstalten anzupassen sind, welche die Verkehrsbefriedigung zu ihrer Aufgabe machen. Es muß naturgemäß für jeden Ort anders gestaltet sein, wird sogar innerhalb desselben zu den verschiedenen Jahreszeiten, vielleicht schon an den einzelnen Tagen, innerhalb der letzteren zu den verschiedenen Stunden, bei den wechselnden Beleuchtungs- und Witterungsverhältnissen abweichende Erscheinungen zeigen. Denn es wird durch die Verkehrsbedürfnisse erzeugt, welche wiederum abhängen von den Einrichtungen und Verhältnissen des Gewerbe- und Handelsbetriebes, der ortsüblichen Lebensweise, der gebräuchlichen Zeiteintheilung. Folgeweise werden lediglich aufgrund vielseitiger Beobachtungen des Verkehrslebens und der Verkehrsweise die Grundsätze gefunden, welche das Verkehrsgesetz ausmachen. Eine möglichst vielseitige Kenntniß der Arbeitsstätten und ihrer Einrichtungen, der Gewerbebetriebsweisen, der Handelsbeziehungen, der Einrichtungen des öffentlichen Lebens, der Bevölkerungsdichtigkeit, der Wohnungszustände ist unentbehrlich. Außerdem wird der Marktverkehr, das abendliche Gesellschafts-, Vergnügungs- und Vereinsleben, ja es werden vielleicht sogar scheinbar nebensächliche Umstände, z. B. Löhnungsart, herrschender Aberglaube, nicht ohne jeden Einfluß für die Verkehrsgestaltung bleiben. Aus der ermittelten Zahl der beförderten Fahrgäste und erzielten Einnahmen läßt sich umsoweniger schon ein Verkehrsgesetz gewinnen, weil dadurch höchstens der Umfang erkennbar wird, in welchem der Verkehrsbedarf seine Befriedigung gefunden hat, während die Erkenntniß fehlt, inwieweit und aus welchen Ursachen die bisherigen Einrichtungen eine Bedarfsbefriedigung noch nicht gebracht haben.

---

[1]) Oben § 162 II 106[1].

Das richtig erkannte Verkehrsgesetz wird nicht bloß für die Gestaltung der Fahrpläne, sondern auch für die des Bahnnetzes maßgebend sein müssen. Durch sein Auffinden dient man nicht bloß dem Betriebsunternehmen, sondern darüber hinaus noch den Gewerbe- und Handelstreibenden, der Ortsbevölkerung, ja selbst den Gemeinde- und Staatsbehörden. Die auf seine Gewinnung verwendete Zeit und Mühe wird nach keiner Seite fruchtlos sein, weil seine sachgemäße Verwerthung gleichzeitig die Ergiebigkeit des Unternehmens fördern und die Befriedigung des jeweiligen Verkehrsbedürfnisses bewirken muß, womit die Wünsche der Bevölkerung ihre Erfüllung finden. Sonach ist es für den Unternehmer und für die Ortsbevölkerung von größerer Tragweite, als die Gefahrengesetze[2]) sind. Die Nichtbefolgung der Letzteren kann höchstens die Ausgabenhöhe beeinflussen und wird niemals vermögen, die Bestandsfähigkeit eines Betriebes völlig zu vernichten. Anders steht es mit dem Verkehrsgesetze. Seine Vernachlässigung wird das Unternehmen mißliebig machen, den Verlust möglich gewesener Einnahmen herbeiführen, den erreichbaren Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben vereiteln und damit jeden Betriebsgewinn abschneiden oder wenigstens erheblich verkümmern.

§ 304. Die Auffindungswege des Verkehrsgesetzes.

Gegenwärtig läßt man sich allgemein daran genügen zu prüfen, inwieweit die derzeitige äußere Beschaffenheit der Straßenzüge zur Aufnahme von Schienenwegen mehr oder weniger günstig ist, um die Anlage- und Betriebsgenehmigung dafür nachzusuchen und zu ertheilen, wobei man noch dazu vielfach auf den Fehler verfällt, besonders lebhafte und verkehrsreiche Straßenzüge wegen dieser Eigenschaft für den Bahnbetrieb zu verschließen; hierin beginnt sich allerdings in neuerer Zeit bei den Staats- und Gemeindebehörden eine Wandlung durch Fallenlassen übertriebener Vorurtheile und Erkenntniß der richtigen Aufgabe zu vollziehen, sodaß hier und da schon die Gelegenheit geboten ist, den Erfolg zu beobachten, welchen der vollzogene Wechsel in den Ansichten ge-

[2]) Oben §§ 179, 277, 278 II 167, 394 ff.

bracht, welchen Einfluß er auf die Verkehrsgestaltung geübt hat, welche Zustände eingetreten sind, welche Wirkungen die verschiedenen Maßnahmen hatten. Die Zustandsverhältnisse zu beobachten und darzustellen, sie nach Ursache und Tragweite zu beleuchten, also die erkennbaren Erscheinungen auf ihren wahren Grund zurückzuführen, ist mithin der natürlichste Weg zum Auffinden des Verkehrsgesetzes, sodaß die Statistik das wichtigste Hülfsmittel zu dessen Entdeckung bildet.

Dagegen ist sie keineswegs der ausschließliche Weg. Vielfach fehlt noch die Möglichkeit, Zustandsverhältnisse zu beobachten, weil es sich um erst geplante Unternehmungen handelt. Man will vielleicht erst Anlagen und Betriebe schaffen, weil von denselben ein gewaltiger Umschwung der jetzigen Verhältnisse erwartet wird. Sie sollen ungenügenden oder ungesunden Wohnungsverhältnissen abhelfen, den niederliegenden Handels- und Gewerbebetrieb heben, den schwachen Verkehr beleben, die Absatzfähigkeit örtlicher Boden- oder Gewerbeerzeugnisse eröffnen, den Fremdenverkehr beleben, kurz auf geeignete Weise dem Orte und seiner Bevölkerung Wohlstand erst bringen. Hier handelt es sich also um Zukunftsbilder, die im Geiste des Einen rosig schimmern, in dem des Anderen unerfüllbar erscheinen. Für derarte Fälle bleibt nur der ebenso unvollkommene wie gefährliche Weg geboten, die anderwärts gemachten Erfahrungen zu verwerthen, also zu versuchen, im Wege der vergleichenden Beobachtung ein Ergebniß zu gewinnen. Täuschungen sind nur ausgeschlossen, wenn möglichst vollständig und vorurtheilsfrei die Zustände der Orte, wo die zu übertragenden Beobachtungen gemacht wurden und wohin sie übertragen werden sollen, mit einander verglichen werden, sodaß erkennbar ist, ob hier genau dieselben Vorbedingungen vorliegen, welche die dort eingetretenen Erfolge zustande kommen ließen, mit welchem Grade der Wahrscheinlichkeit mithin hier das Eintreten oder Ausbleiben der nämlichen Wirkung zu erwarten sein dürfte.

Gerade der Umstand, daß die Bedürfnisse des örtlichen Verkehrs verkannt, daß die nothwendigen Vorbedingungen für die Ersprießlichkeit und Ertragsfähigkeit der Straßenbahnbetriebe vielfach nicht gehörig gewürdigt und in ihrer Wirkung ungehörig überschätzt wurden, daß ferner der ursächliche Zusammenhang zwischen dem

glänzenden Erfolge einer bestehenden Anlage und gewissen außergewöhnlichen Umständen, welche die Gründung und Entwickelung derjenigen Straßenbahn vielleicht besonders begünstigt haben, die man sich bei seinen Plänen vorschweben ließ, unaufgesucht geblieben war, daß man ferner die verschiedenen einflußübenden Nebenumstände unterschätzte und das Vermissen gleicher Voraussetzungen dort und hier für nebensächlich hielt, alles dies trägt die Hauptschuld an der Entstehung lebensunfähiger Betriebe, an der fast allerwärts sachwidrigen Gestaltung des Bahnnetzes, an den theilweis überspannten Forderungen der Straßeneigenthümer für die Gleiseinbaugenehmigung, an den verschiedentlich zu vortheilhaften Zugeständnissen, welche umgekehrt bisweilen den Unternehmern gemacht sind. Danach sind vorgefallene Unvorsichtigkeiten auf der einen oder anderen Seite zweifellos entschuldbar.

Der gegenwärtige Streit innerhalb einzelner Gemeindeverwaltungen, ob man zum Gemeindebetrieb übergehen oder bei der Betriebsvergebung beharren solle[1]), ob und inwieweit man ferner mit Belastungen der Straßenbahnen vorgehen[2]), die Betriebsfreiheit beschränken und die staats- oder gemeindebehördliche Bevormundung ohne unnatürliche Vergewaltigung der Unternehmer und Schädigung der gesunden Betriebsentwickelung ausdehnen darf, ist nicht zum geringsten Theile auf das Fehlen eines sicher nachgewiesenen Verkehrsgesetzes zurückzuführen. Nicht minder wird die in den Tagesblättern entbrannte Streitfrage, ob der Straßenbahnbetrieb der Privatwirthschaft fernerhin überlassen bleiben oder der Gemeindewirthschaft — vielleicht sogar der Reichs-[3]) oder Staatswirthschaft[4]) — zugeführt werden soll, ihrer Lösung erheblich näher gerückt werden, wenn das Verkehrsgesetz gefunden und festgestellt sein wird.

§ 305. Die zur Auffindung tauglichen Mittel.

I. Unter den Mitteln zur Auffindung des Verkehrsgesetzes steht die Statistik obenan. Dieselbe darf sich indeß nicht auf die Er-

[1]) Oben §§ 143, 295 II 19ff., 423ff.
[2]) Oben §§ 166—169 II 117ff. mit § 148 II 46ff.
[3]) Oben §§ 145, 293 II 30ff., 427ff.
[4]) Oben §§ 144, 294 II 25ff., 429ff.

mittelung und Darstellung der Zahl beförderter Personen, zurückgelegter Fahrten, durchfahrener Wegelängen, verwendeter Betriebsmittel und Triebkräfte, auf die erzielten Einnahmen, gehabten Ausgaben, verbliebenen Ueberschüsse beschränken, muß vielmehr weitergehend die tägliche Betriebsdauer, die Zwischenzeit der Zugfolge, die ganze Betreibungsart, die Fahrgeldpreise und die sonstigen einschlagenden Umstände berücksichtigen. Selbst in dieser Ausführlichkeit stellt die Betriebsstatistik indeß bloß ein Glied in der Kette her, auf welcher sich der Schluß aufzubauen hat, ob dem Verkehrsbedürfnisse sachgemäß genügt wurde oder über theilweise Nichtbefriedigung zu klagen bleibt, ob die Ausnutzung der verfügbaren Betriebsmittel und Triebkräfte gelungen ist, auf welche Weise etwaige Mängel des Betriebes abzustellen, gewünschte Betriebsänderungen bezw. -erweiterungen durchzuführen sind, ob auf die zur Sprache gebrachten Vorschläge einzugehen ist, weil sie Verbesserungen erstreben oder sie wegen thatsächlicher Unausführbarkeit oder unverkennbarer Schädigung des Unternehmens unbeachtet zu lassen sind.

Neben ihr ist vielmehr sowohl die Bevölkerungsstatistik des Betriebsortes, als auch dessen Gewerbe- und Handelsstatistik zu berücksichtigen. Denn erstere lehrt die Dichtigkeit der Bevölkerung in den einzelnen Ortstheilen und Straßenzügen, giebt damit ein Bild der Wohnungsverhältnisse einerseits und der Vertheilung der Betriebsstätten andererseits, gestattet also damit einen Rückschluß über den Umfang des Bedürfnisses zu Ortsveränderungen zwischen Wohnung und Arbeitsstätte. Ueberwiegend erstreckt sie sich auch auf eine Darstellung des örtlichen Gesellschafts-, Vereins- und Vergnügungslebens, sodaß sie den Umfang und den Zeitpunkt für diejenigen Ortsveränderungen erkennen läßt, welche aus dem Beweggrunde, sich daran zu betheiligen, geplant werden und für welche feilgehaltene Fahrgelegenheiten erwünscht sein können. Etwaige in dieser Hinsicht verbliebene Lücken füllt die Gewerbe- und Handelsstatistik aus, welche zeigt, bis zu welchem Umfange und zu welchen Tageszeiten der Handel und das Gewerbe den Personen oder Güterverkehr veranlassen. Wo hierüber hinaus noch eine besondere Verkehrsstatistik durch ziffermäßige Ermittelung der Fahrgelegenheiten und des Grades ihrer Benutzung hergestellt wird, sind die denkbar weitesten statistischen Unterlagen für das Verkehrsgesetz geboten.

II. Neben der Statistik ist die Volkswirthschaft zu verwerthen. Denn ein richtig erkanntes Verkehrsbedürfniß braucht keineswegs durch jede gebotene Fahrgelegenheit eine sachgemäße Befriedigung zu finden, die vielmehr untauglich sein kann, wenn ihre Benutzung vielleicht aus wirthschaftlichen Gründen unterbleibt oder für den größeren Bruchtheil der Bevölkerung unerreichbar ist, was allemal eintritt[1]), wo ein richtiges Verhältniß zwischen dem Abgabepreise der Beförderungsleistung und dem Werthe des daraus gewonnenen Vortheils für den Abnehmer fehlt, oder dem Letzteren die eigene wirthschaftliche Lage die Möglichkeit abschneidet, den an ihn herangetretenen Aufwand bestreiten zu können. Jedes Mittel zur Bedürfnißbefriedigung erweist sich schließlich als untauglich, wenn es an einer genügenden Benutzung fehlt, was eintreten muß, sobald denjenigen die Mittel zum Aufwande fehlen, aus denen sich der Abnehmerkreis bilden soll.

III. Zwar von minder einschneidender Bedeutung, gleichwohl aber nicht ohne jeden Einfluß für die Verkehrsentwickelung ist das geltende Verwaltungs- und bürgerliche Recht. Vielmehr sind nach mannigfacher Richtung die Gestaltung des Verkehrs und die Befriedigung seines Bedarfes davon abhängig, inwieweit die Behörden damit einverstanden sind oder die Straßeneigenthümer darauf eingehen[2]), so daß mit dessen Grundsätzen gerechnet werden muß. Insbesondere werden die Ansprüche, welche aus verkehrs- und sicherheitspolizeilichen Rücksichten an die Verkehrsbetriebe zu stellen sind[3]), und die Rechtsfolgen, welche gewissen Betriebsereignissen beiwohnen und entspringen[4]), dazu beitragen, einzelnen Grundsätzen ihre bestimmte Gestalt zu geben.

§ 306. Unentbehrlichkeit einer Verkehrskontrolle.

Sofern ohne Kenntniß des örtlichen Verkehrsgesetzes keine Betriebsverwaltung ihrer Aufgabe gewachsen ist, ihre Einrichtungen

[1]) Oben §§ 236ff. II 318ff.; über England s. Straßenbahn VI 152.

[2]) Oben §§ 18, 62ff., 148, 166ff. I 39, 163ff. II 46ff. 117ff.

[3]) z. B. ALR II 17 § 10; oben §§ 30—43, 172—179, 187ff. I 65ff. II 141ff. 190ff.

[4]) z. B. Haftpflicht (oben §§ 82, 174, 268, 288 I 235ff. II 150[2], 378ff. 417) und Schadensersatzansprüche (oben §§ 91ff. I 278ff.).

dem Verkehrsbedarfe genau anzupassen und dem Bedürfnisse nach Ortsveränderungen zur allgemeinen Zufriedenheit zu genügen, dasselbe andererseits aber nur durch fortgesetzte sachgemäße Beobachtungen aller einschlagenden Verhältnisse nach deren maßgebenden Eigenart, Ursache und Wirkung zu erlangen ist, wird eine ständige Verkehrskontrolle einzurichten und zu unterhalten sein, von welcher die unentbehrlichen Beobachtungen auszugehen, zweckmäßig zu sichten und übersichtlich zu ordnen sein werden. Ohne Unterschied, ob es dazu der Anstellung besonderer Personen bedarf oder die diesbezüglichen Geschäfte jemandem nebenbei übertragen werden, was von der Größe des Betriebes und der entsprechenden Arbeitsmenge abhängen wird, sind Ausgaben dafür unvermeidlich. Sich derselben zu entziehen oder mit den dafür aufzuwendenden Kosten übermäßig zu kargen, würde ein Fehler sein, weil dadurch leicht die Vortheile verloren gehen, welche bei sachgemäßen Betriebseinrichtungen durch den Mehreingang erzielbarer Einnahmen oder den Wegfall vermeidbarer Ausgaben zu erreichen sind.

Unter Verkehrskontrolle sind diejenigen Einrichtungen zu verstehen, welche die Unterlagen für das zu gewinnende Urtheil abzugeben vermögen, inwieweit ein Verkehrsbedarf besteht, inwieweit die getroffenen Anstalten ihn befriedigen, nach welchen Richtungen Veränderungen oder Verbesserungen nothwendig oder zweckmäßig sind, bis zu welchem Umfange gefahrlos die Betriebsunkosten vermindert oder die Menge der abzugebenden Beförderungsleistung erhöht werden dürfen? Sie ist namentlich nicht etwa mit der Betriebskontrolle[1]), d. h. den Einrichtungen zu verwechseln, durch welche die Uebereinstimmung der Soll- mit der Ist-Einnahme des Fahrgeldes gesichert und die Fahrgeldhinterziehung vereitelt werden soll. Zweckmäßig würde vielmehr die Letztere in den Dienst der Ersteren zu stellen und ihr unterzuordnen sein.

Die Ausgaben für die Verkehrskontrolle sind theils sachlicher, theils persönlicher Natur. Hierher gehören die Besoldungen der Arbeitskräfte, dorthin z. B. die Herstellungskosten für Drucksachen, die zur Erfüllung der Aufgabe unvermeidlich sind. Denn durch das Sichten der Beobachtungen muß es zu Uebersichten als Schluß-

[1]) Oben § 269 II 380.

ergebniß der Thätigkeit kommen. Dagegen ist deren Gewinnen nicht der einzige Zweck der Verkehrskontrolle, indem ihr vielmehr die Aufstellung der Fahrpläne durch Ermittelung der erforderlichen Zügezahl, um die Fahrbewerber sämmtlich wegzubringen, durch Ausrechnen der zweckmäßigen Abfahrtszeiten, Zwischenräume und Fahrgeschwindigkeit, um das rechtzeitige Eintreffen an den Hauptkreuzungs- und Umsteigestellen zu sichern, durch Bestimmen der geeigneten Wagengattungen zu übertragen ist. In diesem Geschäftsumfange wird sie zu einem wichtigen Gliede in der Kette der Verrichtungen, welche der Betriebsverwaltung obliegen. Sie erfordert dann jedoch an ihrer Spitze Jemanden, der nicht bloß die Technik der Statistik beherrscht, sondern dabei einen klaren Blick, scharfe Auffassungsgabe, unbefangenes Urtheil und das Vermögen besitzt, sich von Voreingenommenheit frei zu halten und anderwärts herkommende Verbesserungsvorschläge anzunehmen. Bei Befangenheit und starrem Festhalten an eingebürgerter Gewohnheit bezw. Fehlern, kommt es gemeinüblich zu zweckwidrigen Arbeiten, zu falschen Uebersichten und zu unbrauchbaren Unterlagen für die zutreffenden Betriebsmaßregeln. Denn ein richtiges Urtheil setzt die Richtigkeit des Ober- bezw. Untersatzes voraus, auf die es gebaut wurde.

§ 307. Die Form der betriebsstatistischen Erhebungen.

Um ein richtiges Urtheil zu gewinnen, ob der eigene Betrieb dem Verkehrsbedürfnisse so genau angepaßt ist, daß er ihm voll und ganz genügt, oder ob es dieserhalb erst noch zu Erweiterungen bezw. Veränderungen seiner Leistungen durch vermehrte Züge zu kommen hat, sind die Ziffern einerseits des Bedürfnißumfanges, andererseits der thatsächlichen Betriebsleistungen aufzusuchen und gegen einander abzuwägen.

Den Bedürfnißumfang lehrt die Bevölkerungs-, Gewerbe- und Handelsstatistik, deren Herstellung theils der Gemeindeverwaltung, theils den Gewerbe- und Handels-Körperschaften obliegt, auf deren Vollständigkeit, Zuverlässigkeit und Uebersichtlichkeit deshalb die Straßenbahn-Betriebsunternehmer keinen maßgebenden Einfluß haben. Fehlt es jedoch für einen Betriebsort an derarten Statistiken, oder sind die verfügbaren nach den

Richtungen unvollständig, welche auf den Verkehrsumfang hinweisen, so bleibt nur der Ausweg, durch fortgesetzte sachgemäße Selbstbeobachtung den Bedürfnißumfang zu ermitteln. Dann genügt jedoch nicht etwa eine sich auf wenige Tage beschränkende Zählung der Personen, welche vielleicht zu gewissen Zeiten eine bestimmte Stelle berühren, obschon dies allgemein für ausreichend erachtet wird, sondern man muß sich bemühen, die Dichtigkeit der Bevölkerung, die Vertheilung der Arbeitsstätten und deren Bedarf an Arbeitskraft, die Entfernungsverhältnisse zwischen Arbeitsstätten und Arbeiterwohnungen, die üblichen Anfangs-, Schluß- und Ruhestunden in den verschiedenen Erwerbszweigen und viele andere derartige Umstände zu erforschen. Dies ist der einzige Weg, welcher ein richtiges Bild über die Bedürfnißfrage und das mögliche Absatzgebiet etwaiger Beförderungsleistungen erlangen läßt. Von der größeren oder geringeren Vielseitigkeit der Beobachtungen hängt der Zuverlässigkeitsgrad des Obersatzes in der Formel ab, welche zum Schlusse führt.

Die Betriebsstatistik hat bestimmungsgemäß nur den Untersatz zu liefern und zu zeigen, wieweit die Betriebsleistungen benutzt wurden. Ob sie ausgereicht haben, ob eine etwaige, gegen die Vorannahme zurückbleibende Benutzung in fehlendem Bedarfe oder in sachwidrigem Angebote ihren Grund hat, läßt sich erst durch Gegenüberstellen des ermittelten Bedarfsumfanges erkennen. Die schwache Benutzung einer gebotenen Fahrgelegenheit braucht nicht nothwendig ihren Anlaß im Fehlen des Fahrbedürfnisses zu haben, kann vielmehr auf anderweiten Umständen, z. B. zu hohen Preisen, ungünstigen Fahrzeiten, zu langsamer Bewegung beruhen, weshalb die Betriebsstatistik diese und ähnliche Möglichkeiten in das Bereich ihrer Darstellung zu ziehen hat. Bei voller Ausnutzung der gebotenen Leistung ist noch immer nicht ausgeschlossen, daß die entfaltete Leistungsfähigkeit hinter dem Leistungsbedarfe zurückbleibt. Das Gegentheil nachzuweisen, ist gleichfalls Aufgabe der Betriebsstatistik.

Die vorhandenen Betriebsstatistiken sind ausnahmslos noch weit davon entfernt, ihrer Aufgabe voll zu genügen, deren Tragweite, Umfang und Verwerthbarkeit solange noch nicht richtig erkannt ist, als es an einer vergleichenden Statistik, einem Ermitteln

der Ursachen für die in die Augen springenden Veränderungen noch fehlt und man sich daran genügen läßt, etwaige Mehrausgaben den angeblich gestiegenen Futter- oder Kohlenpreisen und Mindereinnahmen einfach den Witterungsverhältnissen ohne vorgängige Feststellung zuzuschreiben, ob wirklich nur an Tagen mit schlechter Witterung ein Rückgang in der Benutzung eingetreten ist. Die Schuld an diesen Mängeln trägt der Verwaltungsvorstand, der meist mit Geschäften überhäuft ist, den Werth der Statistik unterschätzt, die bezüglichen Arbeiten untergeordneten Kräften überläßt, und gelegentliche Hinweise von fachkundiger Seite auf eingebürgerte Unrichtigkeiten, leicht ausführbare Verbesserungen, mühe- und kostenlose Vervollständigung, sachgemäßere Verarbeitungsweise, bessere Schulung und richtigere Ausnutzung der Aufarbeitungskräfte unberücksichtigt läßt.

Statistik ist die Zustandslehre. Ziel und Aufgabe ist die Darstellung des Zustandes. Daher verbietet sich das Einstellen ungenauer oder falscher Ziffern, weil dann das gewonnene Bild aufhört den Zustand zu zeigen, vielmehr zum Zerrbilde wird. Weder dürfen in der täglichen Einnahmeziffer die am nämlichen Tage vereinnahmten Beträge für gelöste Zeitkarten noch in der Personenziffer Fahrten anschlagsweise eingesetzt werden, auf welche während der Gültigkeitsdauer muthmaßlich zu rechnen ist. Dies zu thun ist ein ebenso großer Fehler, als wenn in einem Trauermarsch plötzlich Walzermelodie eingeflochten oder im Bilde eines Knaben schon der Bart eingemalt wird, den er später zu erwarten hat.

Die Vorauszahlungen für Zeitkarten sind von der Tageslösung zu trennen, weil ihr Eingang von den sonstigen Zufälligkeiten des Tages unabhängig ist. Ueberwiegend und unbekümmert um Witterungsverhältnisse, Aberglaube oder sonstige die Benutzung beeinflussende Nebenumstände gehen sie am Monatsletzten oder -ersten ein[1]); er fällt in den einzelnen Jahren je auf einen anderen Wochentag. Wird nun dessen zufolge etwa eines Mittwochs bei 40506,20 Mk wirklicher Lösung ein Vorausbetrag von 25108,29 Mk. zugerechnet, so wird das Bild der Wochentagseinnahme geradezu verzerrt, nämlich dem Mittwoche die höchste Einnahme zugewiesen,

[1]) Unten § 312 II 473[6].

welchem nach dem Erlöse aus Einzelfahrten ein niederer Platz gebührt. Derarte statistische Ungeheuerlichkeiten werden bisweilen für nothwendig gehalten; angeblich sollen die Tagesübersichten als Einnahmebeläge unverwerthbar und die Buchungen erschwert werden, wenn die wirkliche Tageslosung und die Vorauszahlung getrennt zu halten und zu buchen sind, was indeß erfahrungsgemäß[2]) nicht der Fall ist.

Schon in wissentliche Wahrheitsentstellung artet der Mißbrauch aus, um eine Uebereinstimmung zwischen Einnahmebetrag und Fahrgastziffer herzustellen, an dem Tage der Lösung von Zeitkarten die wirkliche Fahrgastziffer um so viel Personen zu erhöhen, als auf die gelösten Karten Fahrten zurückgelegt zu werden pflegen. Denn einmal handelt es sich nur um eine Schätzungs- und keine Zustandsziffer, sodaß die Fahrtenzahl von dem Voranschlage abweichen, ihn übersteigen, oder hinter ihm zurückbleiben kann, weshalb das Einsetzen der Schätzungsziffer in sich schon eine Ungenauigkeit herstellt, welche der zielbewußte Statistiker vermeidet. Sodann tritt dazu, daß die veranschlagten Fahrten sich auf einen längeren Zeitraum vertheilen, am Tage ihres Einsetzens jedenfalls nicht ausgeführt und in der Regel sogar noch nicht einmal begonnen sind, weil die Zahlung bei der Bestellung geleistet zu werden, die Fahrtberechtigung aber erst mit Aushändigung der ausgefertigten Karten zü beginnen pflegt. Bei so bewandten Umständen ist es zunächst schon gleichgültig, ob es dadurch zu einer wesentlichen oder unerheblichen Zustandsentstellung kommt[3]).

In technischer Hinsicht verdient die Zählkartenmethode den Vorzug vor sämmtlichen übrigen, weil sie mit Einfachheit die größte Zuverlässigkeit und vielseitige Verwendbarkeit vereinigt[4]). Dies gilt namentlich für die Pferdestatistik. Wenn gleichwohl die

---

[2]) Z. B. die Hamburger Straßenbahngesellschaft.

[3]) Es sind Fälle bekannt, daß z. B. an einem Tage und für eine Linie die Zahl der wirklich Beförderten 902 betrug und um 6240, also etwa den siebenfachen Betrag, erhöht wurde, sowie daß für einen anderen Tag und einen Betrieb bei nur 335 784 Fahrgästen, durch Einsetzen der auf 160 844 geschätzten Fahrtenzahl auf gelöste Zeitkarten, die Fahrgastziffer fälschlich auf 496 628 Personen gebracht wurde.

[4]) Meine Betriebsunfälle, Haftpflicht, Unfallsgefahrengesetz und Schutzbedürfniß veranschaulichen dies; oben § 11 I 22.

Listen- und Strichmethode zur Zeit vorherrscht, so liegt solches ausschließlich daran, daß die Bearbeiter überwiegend verabsäumt haben, die Fortschritte der statistischen Technik zu verfolgen und die dazu erforderlichen Fertigkeiten sich anzueignen.

§ 308. Mindestmaß der Betriebsstatistik.

Befremdlicherweise wird die Bedeutung zuverlässiger, vollständiger und vielseitiger Verkehrsstatistiken ziemlich allgemein unterschätzt und ist es bedauerlicherweise sogar bisweilen zu einer erheblichen Einschränkung der statistischen Arbeiten gekommen, indem bestandene Uebersichten im Zeitenverlaufe aufgegeben und angestellte Beobachtungen als überflüssig fallen gelassen sind, während umgekehrt eine Verbesserung und Vermehrung der statistischen Unterlagen geboten gewesen sein würde. Bald haben Sparsamkeitsrücksichten, bald mangelndes Verständniß für den Werth gefundener Zahlen oder das Unvermögen der damit betrauten Personen, die gefundenen Ergebnisse nutzbringend zu gestalten, den Grund für die eingetretene Einschränkung bezw. unterlassene Ausdehnung abgegeben. Die Zukunft wird zeigen, ob der eingeschlagene Weg nicht vielleicht verhängnißvolle Folgen haben wird. Manche Irrthümer sind zufolge schlagender Zifferbeweise fallen gelassen, umgekehrt manche berechtigte Forderung seitens der Behörden oder Gesetzgeber unberücksichtigt geblieben[1]), weil ziffermäßige Beweise für ihre Begründung rechtzeitig nicht beschafft werden konnten[2]). Hieraus sollten die Betriebsverwaltungen die Lehre ziehen, die Statistik nicht zu vernachlässigen, um bei Bedarf das Beweismaterial bereit zu haben.

Uebrigens hat schon der internationale permanente Straßenbahnverein die Nothwendigkeit anerkannt[3]), daß einheitliche und dadurch untereinander vergleichbare Betriebsstatistiken angefertigt und in den Geschäftsberichten veröffentlicht werden möchten, ohne

---

[1]) z. B. wurde das Verlangen, für die Aufräumungsarbeiter bei starkem Schneefalle Altersversicherungsmarken zu verwenden, erst fallen gelassen, nachdem eine Vorstellung der Großen Berliner Pferdeeisenbahn Aktiengesellschaft dessen Undurchführbarkeit ziffermäßig nachgewiesen hatte. Straßenbahn VI 61.

[2]) Deshalb blieben verschiedene Wünsche gelegentlich der Berathung des Preuß. Kleinbahnengesetzes unerfüllt, weil man sie für übertrieben hielt.

[3]) Ztschr. f. Lok. u. Straßenbahnw V 147.

daß die diesbezüglichen Vorschläge bisher in größerem Umfange Berücksichtigung gefunden haben. Die Geschäftsberichte der einzelnen Betriebsverwaltungen lassen vielmehr erkennen, daß jede ihren eigenen Weg geht. Sie berechtigen sogar zur Vermuthung, daß verschiedentlich die Absicht besteht, die Vergleichung der eigenen Zahlen mit den anderwärts gewonnenen zu erschweren, weil man Betriebsgeheimnisse durch mehr sachgemäße Veröffentlichungen Preis zu geben glaubt. Nun läßt sich gewiß nicht bestreiten, daß bisweilen geschäftliche Rücksichten unerwünscht erscheinen lassen, vollständige Klarheit über die wahre Lage des Unternehmens zu geben, weil vielleicht der Abschluß schwebender Verhandlungen, einerseits mit den Behörden oder den Straßeneigenthümern, andererseits zur Beschaffung von Geldmitteln dadurch erschwert werden kann, indem ungünstigere Bedingungen, höhere Belastungen oder größere Forderungen darauf gestützt werden können. Dies würde indeß höchstens rechtfertigen, zwischen Ergebnissen zu unterscheiden, welche die Veröffentlichung vertragen und welche bloß für die eigene Verwaltung bestimmt sind. Das Einstellen der Letzteren darf jedoch darauf nicht gestützt werden, daß ihre Veröffentlichung unerwünscht sein möchte, sobald sie für die Entschließung der Verwaltung schätzenswerthe Unterlagen bieten.

Unentbehrlich ist für jede Verwaltung die Uebersicht über die Anzahl der beförderten Personen, zurückgelegten Fahrten, benutzten Wagen, gebrauchten Triebkräfte, erzielten Einnahmen und gehabten Unkosten auf der einzelnen Betriebslinie und an den einzelnen Kalendertagen, weil daraus ein Rückschluß einerseits auf die Leistungsfähigkeit der verwendeten Kräfte und Mittel, andererseits auf den Grad der Vollkommenheit zu ziehen ist, in welchem der Verkehrsbedarf durch die feilgehaltenen Beförderungsleistungen bisher befriedigt wurde. Führt man überdies die Zahl der Beförderten und die Einnahmebeträge auf die einzelnen gestellten Fahrzeuge und Zugkräfte, bezw. die von diesen überwältigten Wegelängen zurück, so wird ein Bild der Ergiebigkeit und Zweckmäßigkeit bestehender Einrichtungen gewonnen. Die Zurückführung der Einnahmen und Beförderten auf die einzelnen Monate, Wochen oder Tage liefert die Unterlage zur Beurtheilung, inwieweit die Jahres-

oder Tageszeit nach ihrer Eigenart besondere Betriebsgestaltung beanspruchen, sodaß dafür abweichende Einrichtungen zu treffen sind.

Hervorragende Sorgfalt pflegt in Pferdebetrieben den Beobachtungen der Bewegung in dem Pferdebestande zugewendet zu werden[4]. Sie beschränken sich meist nicht bloß auf die Zahl der gehaltenen Stücke und ihrer Veränderung durch Zuerwerb, Abgang durch Tod oder Abschaffung, sondern erstrecken sich darüber hinaus auf die Gesundheitsverhältnisse, Leistungsfähigkeit, Pflege, Futterung und den durch sie eingebrachten Nutzen. Entsprechend wird für mechanische Betriebe gleichfalls Leistungsfähigkeit, Bestandsdauer, Ertragsergebniß und Aufwand für Beschaffung und Unterhaltung der Triebkraft eingehend festzustellen sein.

Die Tragweite, welche die Preisfrage für jedes Betriebsunternehmen hat, läßt die Feststellung unumgänglich nöthig erscheinen[5], in welchem Umfange die einzelnen Strecken befahren sind, wie sich die ausgegebenen Fahrscheine und erzielten Einnahmen auf die einzelnen Preissätze vertheilen, in welchem Verhältnisse die Einnahmen aus Einzelfahrscheinen zu dem Erlöse aus Zeitkarten stehen, welcher Wechseleinfluß durch Preisermäßigung oder Fahrerleichterung auf Zunahme des Verkehrs und Gestaltung der Einnahmen bezw. ihres Verhältnisses zu den Ausgaben[6] entsteht.

Insofern Betriebsunfälle und Schäden aus Zusammenstößen das Unternehmen durch die Abfindungs- oder Herstellungskosten belasten, sodaß deren Zu- oder Abnahme das Betriebsergebniß berührt[7], wird schon aus dieser Erwägung nicht verabsäumt werden dürfen, eine Statistik der Unfälle und Zusammenstöße zu liefern. Eine solche vermag indeß sogar zu einem bedeutungsvollen Beweismittel zu werden, um gegen Vorurtheile hinsichtlich des Gefährlichkeitsgrades der Straßenbahnbetriebe erfolgreich anzukämpfen, sodaß die weitreichendsten Wirkungen von ihr zu erwarten sind.

Nach dieser Richtung braucht nur auf die Wandlung hingewiesen zu werden, welche die behördliche Auffassung hinsichtlich des

---

4) Vergl. oben §§ 260, 277, 278 II 368, 394², 395, 398, 399⁵.

5) Vergl. oben §§ 238, 239 II 325, 327⁶, 328¹.

6) Oben §§ 158, 159 II 85 ff.

7) Oben §§ 267, 268, 277, 288 II 377, 378, 394, 417.

Mindestmaßes der Straßenbreite und des Belastungsgrades der einzelnen Straßenzüge durch den anderweiten Verkehr erfahren hat, um den Gleiseinbau zu genehmigen. Es sei ferner erinnert, daß ursprünglich eingleisige Bahnen für minder verkehrsstörend gehalten wurden, wie zweigleisige, während die Erfahrung allmählich die Erkenntniß gebracht hat, daß gerade das Gegentheil der Fall ist. Aehnliches gilt von der zulässigen Fahrgeschwindigkeit, der schnelleren Zugfolge, der Verwendbarkeit mechanischer Triebkräfte, fester oder beweglicher Haltestellen und ähnlichen Einrichtungen mehr. Sie sind ausschließlich den gewonnenen Erfahrungen darüber zuzuschreiben, in welchem Verhältnisse unter den verschiedenen vorberegten Umständen die Zahlen der Unfälle oder Zusammenstöße nach Eintritt, Schwere des Ausgangs und Anlaß zu einander stehen und dem Voranschlage entsprechen. Gerade der dadurch gewonnene Beweis, daß die ursprünglich gehegten Befürchtungen übertrieben waren, hat im Zeitenverlaufe der Entwickelung des Straßenbahnwesens mehr genutzt, zur besseren Gestaltung des Bahnnetzes und der Fahrpläne geführt und den öffentlichen Verkehr vortheilhafter gefördert, als dies den übrigen Beobachtungen gelungen[8]) war.

Das Drängen aus den Abnehmerkreisen, seitens der Behörden und in den Tagesblättern auf Erweiterung der Betriebsdauer, Verstärkung der Betriebsmittel zu gewissen Tageszeiten, Herabsetzung des Fahrgeldes, Erleichterung der Ausgabe von Zeitkarten und ihrer Verbilligung müßte zu einer Beobachtung und Darstellung führen, wie sich die Benutzung zu den einzelnen Tagesstunden oder bei Eintritt gewisser Ereignisse, z. B. Beginn und Schluß der Geschäftszeit, Mittagspausen, Theater u. s. w. stellt, wieviel Fahrten thatsächlich auf Zeitkarten zurückgelegt werden und durchschnittlich entfallen, welche Entfernungen die gangbaren sind u. a. m. Die Verwaltungen erreichen dadurch eine ziffermäßige Unterlage, wieweit sie mit Zugeständnissen gehen können, ohne die Ertragsfähigkeit des Unternehmens zu schwächen, und wieweit der Bedarf noch unbefriedigt ist, sodaß eine Betriebserweiterung Ergiebigkeit verspricht.

---

[8]) Meine Betriebsunfälle geben für vier Jahre, mein UnfallsgG für sieben Jahre eine Statistik der Betriebsunfälle in Deutschland. Zweckmäßig wäre eine solche für die inzwischen abgelaufenen Betriebsjahre, um festzustellen, ob das beobachtete Sinken der Unfallsgefahr fortbesteht.

Bei dem wirthschaftlichen Gewinne, welchen sachgemäß angelegte und richtig erweiterte statistische Erhebungen durch ihre Verwerthung somit zu bieten vermögen, kann es sich nur fragen, ob der Zeit- und Kräfteaufwand dafür sich lohnt. Solange die vorhandenen Mittel ausreichen, besseres an Stelle des Gebotenen zu liefern, wird die Aenderung jedenfalls herbeizuführen sein, selbst wenn die Machtbefugniß und Selbständigkeit des derzeitigen Bearbeiters dadurch verlieren würde. Wo aber ein Mehraufwand zu fordern wäre, könnte dieser zur Ablehnung nur bestimmen, wenn er mit dem zu erwartenden Nutzen in einem allzu großen Mißverhältnisse stehen würde.

Sollen schließlich Betriebsstatistiken der verschiedenen Unternehmungen unter sich vergleichsfähig sein, so muß die Bearbeitung nach übereinstimmenden Grundsätzen, auf gleiche Weise, zu demselben Ziele geschehen. Dies setzt eine Verständigung über das anzustrebende Ziel und die daraus entspringenden Aufgaben voraus, woran es zur Zeit noch fehlt. Das Verkehrsgesetz zeigt Richtung und Grenze dafür.

§ 309. Zweckmäßigkeit einer Gebrauchsstatistik.

Das Ziel der Statistik ist die Erkenntniß, ob der Verkehr eine Erweiterung des Betriebes fordert oder dessen Einschränkung verträgt. Zur Zuverlässigkeit der diesbezüglichen Folgerungen gehört allerdings, daß gleichzeitig das Verhältniß zwischen Angebot und Benutzung der verfügbaren Fahrgelegenheit zu übersehen und die Ursache zu ermitteln wäre, aus welcher die einzelnen ungünstigen Erscheinungen entspringen. Denn möglicherweise bewirkt die Einschränkung des Betriebes gerade umgekehrt ein weiteres Fallen der Benutzungsziffer, sodaß sie im Erfolge zu einer schädlichen Maßregel wird, während eine Betriebserweiterung zweckmäßig gewesen wäre, um die Fahrlust zu heben und die Erträge zu steigern. Deshalb genügt nicht schon die Benutzungsziffer, sondern würde das Benutzungsverhältniß einerseits zum Verkehrsbedarfe, andererseits zu den gebotenen Beförderungsleistungen zu ermitteln sein, um die Maßregeln erkennbar zu machen, welche zur sachgemäßen Verkehrsbefriedigung und Betriebsgestaltung zweckdienlich sind.

Unverkennbar ist die Ziffer der ausgebliebenen Bedarfsbefriedigung schwieriger zu finden, als die des gelungenen. Denn sie verlangt ein beständiges Beobachten des Straßenverkehres nach der Richtung, bis zu welchem Umfange zu den verschiedenen Zeiten an den einzelnen Haltestellen Bewerber um die Mitfahrt unbefriedigt zurückgelassen werden mußten. Sodann bleibt vielfach die Absicht der Mitfahrt für dritte verborgen, weil sie vielleicht erst durch die gebotene Fahrgelegenheit gefaßt sein würde, nämlich sehr häufig erst eine Gelegenheitserscheinung ist. Deshalb darf es nicht Wunder nehmen, daß ausnahmslos erst dann eine Erhebung der Verkehrsbedarfsziffer veranstaltet wird, wenn Bahnnetzerweiterungen beabsichtigt werden. Sie wird dann noch dazu unzweckmäßig darauf beschränkt[1], an gewissen Stellen die nach beiden Richtungen vorüberkommenden Personen oder Fahrzeuge zu zählen, ohne den Anfang und das Ziel der durch sie zu erreichenden Ortsveränderung zu verfolgen. Indeß wird solange von einer Vervollkommnung der Bedarfsstatistik abzustehen sein, als die Betriebsstatistik nach Zweckmäßigkeit und Vollständigkeit noch vieles zu wünschen übrig läßt Inwieweit solches der Fall, wird für die einzelnen Zeitabschnitte und sonstige Nebenumstände besonders darzustellen sein. Selbst für die Betriebsweisen (ob Längen oder Ringbetrieb) wird die Bedarfsfrage schließlich den Ausschlag geben können. In Berlin gab es z. B. Betriebslinien, auf welchen der einzelne Wagen durchschnittlich brachte bei:

Längenbetrieb:		1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892
Personen	bis 10	1	1	1	1	1	2	1	1
	10—20	10	14	13	12	9	7	11	9
	20—30	10	11	9	12	14	13	15	17
	30—40	5	5	4	3	2	7	7	4
	40—50	—	1	2	3	5	4	3	6
	50—60	—	—	1	1	1	1	1	1
Einnahme	bis 1 Mk.	1	1	2	1	1	2	1	1
	1—2 »	4	6	6	6	4	3	7	6
	2—3 »	11	14	11	14	13	12	13	15
	3—4 »	5	6	6	4	6	6	9	6
	4—5 »	5	4	2	4	3	6	4	7
	5—6 »	—	1	2	2	4	4	3	2
	6—7 »	—	—	1	1	1	1	1	1
Ringbetrieb:									
Personen		89	91	84	88	89	87	87	85
Einnahme Mk.		11,90	11,99	11,07	11,04	10,71	10,39	10,39	9,81

[1]) Oben § 305 II 455; sie wird amtlich bald durch die Ortspolizei, bald

§ 310. Die Feststellung der Zeiten.

Die Bedeutung der Zeitfeststellung wird allgemein unterschätzt. Durch Zurückführen der Einnahme und Fahrgäste auf die einzelnen Monate, Tage oder Stunden wird die Erkenntniß gewonnen werden, inwieweit die Jahreszeiten, Tage oder Tageszeiten für die Verkehrsgestaltung besonders günstig oder ungünstig sind, sodaß sie eine Erweiterung oder Einschränkung des Betriebes vertragen.

In zweifacher Richtung üben die Schulferien für den Straßenbahnverkehr einen schädlichen Einfluß, weil nämlich einerseits die Abnahme von Beförderungsleistungen zum Zwecke des Schulbesuches aufhört und andererseits die Schuljugend die freie Zeit größtentheils auf der Straße zubringt, wodurch sie die Unfallsgefahr vergrößern [1]).

Das Umsichgreifen der einem falsch geleiteten Humanitätsgefühle entspringenden Einrichtung von Ferienkolonien in Verbindung mit dem Umstande, daß die Geldmittel nicht reichlich genug zufließen, um alle Kinder während der Schulferien auf Reisen zu schicken, hat zu dem Auswege geführt, unter der Bezeichnung Halbkolonien in der Nachbarschaft größerer Orte für die Tagesstunden die zurückgebliebene Jugend zusammenzuziehen. Um ihnen die Hin- und Rückkunft zu erleichtern, werden für die betreffenden Kinder Zeitkarten unter außerordentlicher Preisermäßigung ausgegeben. Die hierbei gemachten Erfahrungen sind keineswegs durchweg gute, sodaß vereinzelt Betriebsverwaltungen zu deren ferneren Verausgabung bereits abgeneigt sind [2]), weil die Kinder zur besseren Unterhaltung und Zerstreuung beständig hin- und herfahren und ihr Massenverkehr die Erwachsenen vielfach arg belästigt.

---

durch den Unternehmer erhoben. Beide pflegen dem Umstande keine Rechnung zu tragen, daß die Verkehrsmenge durch Eröffnung neuer Bahnen wächst, indem viele ihre gewohnten Wege verlassen, sobald durch Benutzung der neuen eine Abkürzung oder anderweite Annehmlichkeit geboten wird.

[1]) Meine Betriebsunfälle § 8b S. 18, Haftpflicht § 27 S. 113, UnfallsgG § 43 S. 167.

[2]) z. B. Neue Berliner Pferdebahn.

§ 311. Einfluß der Jahreszeiten.

Eine Trennung des Betriebsergebnisses nach den vier Jahreszeiten wird nirgends geliefert: wohl aber ermöglicht die bisweilen gebotene Vertheilung der Beförderungs- und Einnahmeziffer auf die einzelnen Monate eine solche herzustellen. Die hieraus gewonnene Uebersicht zeigt als unwiderlegbare Thatsache, daß überall der Sommer die günstigste, der Winter die ungünstigste Jahreszeit ist und der Herbst den Frühling übertrifft. Da im Winter die Tage kürzer sind, der Reiz zu Ausflügen geringer ist, die Reiselust fast gänzlich ruht und die Wintervergnügungen auf den Wohnort beschränkt zu bleiben pflegen, ist das gefundene Ergebniß eigentlich nicht befremdlich.

Dagegen zeigen die einzelnen Betriebe nach der örtlichen Lage und dem höheren oder geringeren Reize, welchen die Gegend bietet, nicht unerhebliche Abweichungen. Wo die Umgegend minder anziehend ist, das örtliche Gesellschaftsleben bei belebter Handels- und Gewerbethätigkeit dagegen viele Abwechselungen bietet, ist der Abstand zwischen Sommer- und Winterverkehr minder groß, als im umgekehrten Falle.

Abgesehen hiervon fallen noch gewisse Nebenumstände bald günstig, bald nachtheilig ins Gewicht, z. B. der Zug in die Sommerfrische, Ferienkolonien, Reiselust, Schulferien. Denn wo die Sitte besteht, während des Sommers Wohnungen in den Außenbezirken oder den Vororten zur Sommerfrische zu beziehen, wird der Geschäftsverkehr des Morgens oder Abends eine Erweiterung von dort bezw. dorthin durch diejenigen erfahren, welche ihrer Arbeitsthätigkeit wegen im Stadtinneren zu thun haben. Ueberdies werden die benöthigten Wirthschaftsbedürfnisse überwiegend von den Märkten oder aus den Verkaufshallen des Ortsinneren zu holen sein, weil sie in der Nähe der Sommerwohnungen meist nicht feilgeboten zu werden pflegen. Deshalb entsteht auch hieraus ein Anlaß zu Ortsveränderungen und zur Benutzung von Fahrgelegenheiten.

Die Auffassung, daß in Orten mit dichter Bevölkerung während der Sommermonate, namentlich zur Zeit der Schul- und Ge-

richtsferien, ein Verkehrsrückgang zu beobachten sein müsse, weil gerade dann viele Familien zu reisen pflegen, ist nicht richtig. Denn die allgemeine Reiselust führt ebensoviele Menschen in die größeren Orte, welche solche theils auf der Durchreise berühren, theils während ihrer Mußezeit aufsuchen, um die unterschiedliche Lebensweise zwischen der kleinstädtischen Heimath und einer Großstadt kennen zu lernen, da für diese gerade der Gegensatz die Anziehungskraft übt und sie des Ozons in der Luft entbehren können, welchen sie zu Hause reichlich genießen. Dies erklärt, warum die Sommermonate überall für den Straßenbahnbetrieb selbst in Großstädten die günstigsten sind.

§ 312. Verkehrsvertheilung nach Monaten.

Für die Ertragsbildung[1]) sind die einzelnen Monate in den verschiedenen Betrieben von ungleicher Bedeutung. Zunächst sind die Sommermonate mehr verkehrsreich als die Wintermonate; sodann weichen im nämlichen Betriebe die Ergebnisse der einzelnen Monate in den verschiedenen Jahren von einander erheblich ab, sodaß genau dasselbe Verhältniß binnen zehn Jahren kein zweites mal wiederkehrt, wie z. B. das Betriebsergebniß der Haller Straßenbahn[2]) dahin veranschaulicht:

	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892
Januar . .	6,44	6,55	5,88	6,77	6,50	6,70	6,46	6,79	6,43	6,93
Februar . .	5,53	6,16	5,58	5,71	5,73	6,32	5,69	5,97	5,89	6,63
März . . .	6,27	7,14	6,26	6,33	6,52	6,27	6,70	7,22	7,44	6,92
April	7,12	7,91	8,40	8,15	8,10	7,72	7,88	8,26	7,47	8,20
Mai	10,17	9,57	9,71	9,62	9,64	9,81	10,52	10,29	10,33	9,42
Juni	9,85	10,25	10,70	10,94	10,24	9,58	11,34	9,24	9,49	10,78
Juli	11,32	11,73	11,85	11,47	11,70	12,02	10,90	10,62	10,69	11,19
August . . .	10,90	10,77	10,27	10,32	10,26	10,84	9,99	10,29	10,21	10,64
September .	9,90	8,91	8,93	9,22	8,89	8,81	8,79	8,45	9,26	8,59
Oktober . .	8,92	7,69	8,63	8,74	8,38	8,07	8,42	8,62	8,84	8,29
November .	6,69	6,51	6,92	7,10	7,06	6,66	6,68	7,26	6,84	6,25
Dezember .	6,89	6,81	6,87	5,63	6,98	7,20	6,63	6,99	7,11	6,16

[1]) Ebenso für die Unfälle; meine Haftpflicht § 31 S. 132; UnfallsgG § 43 S. 168

[2]) Dieselbe wurde deshalb gewählt, weil hier das Betriebsnetz und die Betriebsweise während des ganzen Zeitraumes fast unverändert war.

Die abweichende Verkehrsvertheilung nach Monaten veranschaulicht für die einzelnen Betriebe aufgrund ermittelter Verhältnißziffer die folgende Uebersicht dahin:

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Einnahme:												
Aachen	8,77	5,89	7,36	7,44	9,62	9,49	10,03	9,69	9,04	8,59	6,92	7,16
Barmen-Elberfeld [1])	5,29	6,60	8,18	8,02	9,22	9,31	9,87	10,02	10,57	8,58	7,30	7,04
Berlin, Berliner	6,15	6,18	8,05	7,98	11,07	9,60	9,56	9,24	8,91	9,06	7,11	7,09
Große	7,86	7,41	7,99	8,46	8,71	8,82	8,48	8,31	8,45	8,93	8,04	8,54
Bremen	4,59	4,28	6,18	6,55	10,11	12,88	11,77	11,15	10,45	8,89	6,56	6,59
Bremerhafen	5,99	5,69	7,03	7,44	10,57	9,82	10,34	10,43	9,49	8,72	7,05	7,43
Breslau	6,26	5,89	7,59	7,52	10,85	9,74	9,96	9,75	8,82	8,73	7,29	7,60
Coblenz	4,66	4,30	4,94	5,65	10,09	10,39	13,48	14,54	14,47	7,58	5,00	4,90
Crefeld	8,30	5,66	7,43	7,67	9,85	8,96	10,31	9,73	9,90	8,00	7,01	7,18
Erfurt [2])	5,17	5,11	6,97	6,87	9,64	8,84	16,30	11,01	9 18	8,37	7,03	5,51
Frankfurt, Lokalbahn	7,56	6,60	6,14	7,30	9,19	9,03	9,03	10,16	9,89	9 45	8,08	7,57
Trambahn	9,61	5,47	6,96	7,13	8,96	8,82	9,85	10,31	9,98	8,87	6,83	7,21
Halle	6,43	5,89	7,44	7,47	10,33	9,49	10,69	10,21	9,26	8,84	6,84	7,11
Hannover-Dresden	7,21	6,11	7,57	8,40	9,69	8,78	9,58	9,58	9,16	8,72	7,62	7,58
Heidelberg	6,53	5,06	6,37	6,66	10,32	10,11	12,38	11,80	9,99	8,34	6,41	6,03
Kassel, Straßenb [1])	3,84	4,16	4,86	5,62	12,17	10,15	14,35	15,23	12,92	7,85	4,54	4,31
Kiel	5,16	5,43	7,20	7,03	9,61	8,14	11,90	11,26	10,54	9,02	6,86	7,85
Königsberg [3])	5,54	5,28	5,90	7,00	9,07	14,62	11,61	10,77	9,75	7,51	6,40	6,55
Köln	6,67	6,12	7,14	7,76	9,78	9,17	10,46	10,08	9,66	9,13	7,00	7,03
Magdeburg, Strb.	7,31	6,92	8,36	7,87	9,19	8,29	8,69	9,09	9,49	8,78	7,88	8,13
Mülhausen	8,47	7,00	7,47	7,77	9,94	10,44	8,04	9,12	8,48	8,40	7,77	7,10
Niederwaldbahn	—	—	—	1,88	11,94	13,41	20,73	25,22	20,04	6,53	0,25	—
Nürnberg	5,21	5,27	6,89	6,76	10,21	9,90	10,70	13,22	10,20	8,82	6,31	6,51
Offenbach [1])	6,02	6,07	8,11	7,85	9,90	8,65	9,66	9,96	9,95	8,70	7,87	7,26
Posen	5,20	5,19	6,92	6,56	11,08	10,47	11,48	12,07	10,09	8,15	6,29	6,50
Potsdam	5,07	4,50	6,39	7,03	12,85	10,43	11,99	10,99	9,55	8,88	6,09	6,23
Stettin	7,18	6,47	7,84	7,86	9,51	8,43	9,08	9,48	9,10	8,91	7,57	8,57
Straßburg [4])	6,72	6,03	6,95	7,23	10,08	9,55	10,62	10,53	9,66	8,57	6,98	7,08
Stuttgart	6,74	5,77	7,14	7,31	9,29	9,68	10,50	9,72	11,00	8,68	6,93	7,24
Personen:												
Barmen-Elberfeld [1])	5,14	6,57	8,19	7,73	8,86	9,94	9,83	10,42	10,10	8,71	7,43	7,08
Breslau	6,42	6,02	7,73	7,61	10,53	9,68	9,75	9,51	8,73	8,71	7,48	7,83
Crefeld	7,51	5,81	7,85	7,77	9,80	9,10	10,21	9,66	9,71	8,06	7,12	7,40
Frankfurt, Lokalbahn	7,68	6,58	5,37	8,31	9,06	8,90	9,24	9,59	9,84	9,67	7,83	7,93
Kassel, Stadtbahn	5,47	5,43	7,13	7,84	9,53	9,80	10,67	10,32	11,84	8,68	7,07	6,22
Lübeck	5,37	5,84	7,89	7,40	10,14	9,19	10,99	10,14	9,91	8,45	6,82	7,86
Mülhausen	7,89	7,06	6 98	7,93	9,27	12,85	7,92	8,21	8,12	8,49	8,19	7,09
Niederwaldbahn	—	—	—	1,62	11,64	13,84	20,92	25,23	19,89	6,65	0,21	—
Nürnberg	5,43	5,45	6,80	6 94	10,12	9,90	10,61	12,64	10,05	8,62	6,48	6,96
Offenbach [1])	6,24	6,15	8,09	7,72	9,88	8,68	9,79	9,79	9,76	8,54	7,97	7,39
Stuttgart	6,23	5,71	7,33	7,29	9,42	9,72	10,26	9,70	10,64	8,99	7,15	7,56

1) 14. Juli 1890 bis 30. Juni 1891. — 2) 1. Okt. bis 30 Sept. 1891. — 3) 1. Juli 1891 bis 30. Juni 1892. — 4) 1. April 1891 bis 31. März 1892.

Die Tageslänge ist dafür keineswegs ausschlaggebend, weil dann der Juni, in welchen der längste Tag fällt, die höchste Ziffer zeigen müßte, während dies nur in Bremen, Königsberg und Mülhausen zutrifft, wo außerordentliche Vorgänge die Ursache abgaben. Ueberwiegend wechselt der Juli oder August. In ersteren fällt der Beginn der Schul- und Gerichtsferien und damit die Reisezeit, in letzteren tritt noch der Beginn der Hochschulferien dazu. Hierauf ist zurückzuführen, daß Betriebe, welche überwiegend auf den Fremdenzufluß angewiesen sind, gerade im August die Höhe ihres Verkehres erreichen, wie z. B. die Niederwaldbahn.

In welchem Umfange die einzelnen Monate am Aufbringen des Ertrages betheiligt sind, hängt wesentlich von den Zwecken ab, welchen der Betrieb vornehmlich dient. Ist seine Bestimmung die Vermittelung von Ortsveränderungen, welche für die heimische Gewerbethätigkeit und Handelsbeziehungen infolge der großen Entfernungen unerläßlich sind, die zwischen den einzelnen Betriebsstätten, bezw. Verkaufsstellen und den Wohnungen der Werkthätigen, bezw. Abnehmer liegen, so wird der Verkehr gleichmäßiger bleiben und weniger Schwankungen zeigen, als wo mehr die Vergnügungszwecke gefördert werden sollen. Einen Belag dafür liefern z. B. die beiden Kasseler Betriebe, von denen die Stadtbahn überwiegend den Geschäften, die Straßenbahn der Erholung und Unterhaltung dient. Auf der Niederwaldbahn ruht der Betrieb vier Monate gänzlich, um im August mehr als 1/4 ihres Ertrages und Verkehres zu finden. Bei der Kasseler Straßenbahn schwanken die Ziffern von 3,84 bis 15,23, bei der dortigen Stadtbahn nur von 5,43 bis 11,84, sodaß sie hier sich nur verdoppeln, dort vervierfachen. In Berlin beträgt der Unterschied zwischen der niedrigsten und höchsten Ziffer (6,15—11,07 bezw. 7,41—8,93) 4,92 bezw. 1,52, indem der eine Betrieb stärker dem Vergnügungsverkehre[3]) dient als der andere. Aus diesen Beispielen, die aus der gegebenen Uebersicht leicht zu vervollständigen sind, wird unverkennbar dargethan, daß die Einnahmen eines für den Geschäftsverkehr eingerichteten Be-

[3]) Deshalb fällt bei der Berliner Pferdebahn der stärkste Verkehr auf Mai, welcher von der Witterung besonders begünstigt war: auch Potsdam, Bremerhafen und Breslau hatten im Mai den stärksten Verkehr.

triebes viel gleichmäßiger sind und geringeren Schwankungen unterliegen, als diese eines Vergnügungsbetriebes, und daß ferner die Gleichmäßigkeit in demjenigen Grade abnimmt, in welchem auf Fremdenzufluß zu rechnen ist. Da nun der Letztere von mannigfachen Zufälligkeiten, wie Witterung, herrschende Seuchen, ungünstige Wirthschaftslage und ähnlichem abhängt, so beruht derjenige Betrieb auf sichereren Grundlagen, der seine nothwendigen Ausgaben aus dem regelmäßigen Geschäftsverkehre deckt, sodaß höchstens das Gewinnergebniß auf den Ausnahmeverkehr mehr oder weniger angewiesen ist. Einen Belag liefert z. B. Hamburg-Altona, wo sogar die herrschende Cholera nicht vermocht hatte, den Gewinn für 1892 zu schmälern, während die Hamburger Straßenbahn ihretwegen für 1892 von einer Gewinnsvertheilung Abstand nahm. Daß der Februar, welcher weniger Tage hat, fast[4]) immer die niedrigste Ziffer zeigt, ist natürlich. Aus gleichem Grunde müßten die Monate mit 30 Tagen diesen mit 31 nachstehen. Das thatsächlich abweichende Verhältniß spricht für den Einfluß anderweiter Umstände z. B. Wetter. Auffällig ist die hohe Ziffer, welche der Monat Januar bisweilen zeigt. Gemeinüblich[5]) beruht[6]) sie darauf, daß im Januar Zeitkarten in großer Zahl genommen werden, deren Erlös der Januareinnahme zugerechnet wird, weshalb solche das wahre Bild der thatsächlichen Verkehrsdichtigkeit keineswegs treu wiederspiegelt[7]).

---

[4]) Ausnahme z. B. Lübeck, Barmen, Berliner Pferdebahn, Kasseler Strb., Nürnberg.

[5]) In Crefeld hat ein zufälliges Ereigniß 1891 die hohe Januarziffer veranlaßt. Seit 1855 war in Uerdingen der Rhein nicht zugefroren, weshalb das seltsame Schauspiel der Eisstarre viele Schaulustige herbeizog, sodaß binnen 8 Tagen etwa 4000 Mk. Mehrerlös gewonnen wurde. 1892 zeigte der Januar keine abweichende Witterungserscheinung und entfielen auf ihn in der Personenzahl nur 6,86%, in den Einnahmen 6,73%, was dem Durchschnitte ziemlich gleichkommt; 1893 brachte wieder eine Eisstarre und damit eine außergewöhnlich hohe Januareinnahme.

[6]) z. B. Aachen, Frankfurter Trambahn; in letzterem Betriebe wurden 42,12% der Einnahmen aus Abonnements im Januar erzielt und beträgt nach deren Abzug die Januareinnahme nur 5,61%, womit sie fast zur niedrigsten im ganzen Jahre sinkt; gleiches trifft hier für andere Jahre zu.

[7]) Die Aufklärung dafür s. oben § 307 II 461[3].

§ 313. Sonn- und Festtagsverkehr.

Erfahrungsgemäß ist das Bedürfniß nach Ortsveränderungen und nach Fahrgelegenheit zu deren bequemen Vermittelung allerwärts an Sonn- und Festtagen stärker und anders geartet, als an den Werktagen[1]). Die Ursache ist in dem Umstande zu suchen, daß wöchentlich viele durch die Berufsthätigkeit derart in Anspruch genommen werden, daß sie nur des Sonn- und Feiertags Zeit für die Geselligkeit und zu Vergnügungen gewinnen, weshalb sie dann mit ihren Angehörigen entweder weitere Ausflüge unternehmen oder wenigstens am Orte Zerstreuung außerhalb ihrer Wohnungen suchen. Zu diesem Behufe wird sogar von den üblichen Lebensgewohnheiten vielfach abgewichen, die gebräuchliche Zeit zum Aus- und Heimgange, zur Einnahme der Mahlzeit und ähnlichen Verrichtungen verändert, weshalb der Verkehr theils in Stunden ruht, welche wöchentlich die stärkste Benutzung bringen, theils umgekehrt zu Zeiten vermehrte Fahrgelegenheit beansprucht, für welche wochentäglich auf schwache Benutzung der gestellten Züge zu rechnen ist. Nur aus wenigen Betrieben waren zuverlässige Angaben darüber zu erlangen, wie die verschiedenen Tage an dem Betriebsergebnisse betheiligt sind, wobei die einen die Sonn- und Festtage zusammenziehen[2]), während bei anderen solches unterbleibt. Das gewonnene Bild[3]) ist folgendes:

---

[1]) Vergl. hierzu die Uebersicht im UnfallsgG § 89 S. 294[7].

[2]) Dies ist richtig; denn bleibt der Ertrag aus dem erhöhten Verkehr solcher Festtage, die auf keinen Sonntag fallen, in der Gesammtziffer des Wochentagverkehres, so wird das Bild des regelmäßigen Wochentagbetriebes verunstaltet. Außer dem Charfreitag fiel 1891 der erste Weihnachtsfeiertag, 1892 Neujahr auf einen Freitag; der zweite Oster- und Pfingstfeiertag ist stets ein Montag. Hieraus erklärt sich die höhere Benutzungsziffer an diesen Tagen in Berlin, Nürnberg und Straßburg gegenüber Breslau, Barmen und Wien.

[3]) Daß in Breslau, Straßburg und Wien der Sonntagsverkehr fast bezw. doppelt so hoch als der Wochentagsverkehr ist, erklärt sich daraus, daß dort die Belustigungsorte in Außenbezirken liegen; daß die Einnahme- die Personenziffer allerwärts übersteigt, beweist, daß der Einzelne Sonntags weiter zu fahren pflegt.

	Berliner			Breslau [2])	Elberfeld-Barmen [3])	Nürnberg [1])	Straßburg [1])	Wien [1])	
	Berliner [1])	Große [2])	Neue [2])					Tramb.	Neue
Personen:									
Sonntag . .	18,98	16,69	16,97	[4]) 22,15	— [5])	— [5])	25,41	[4]) 25,07	[4]) 23,86
Montag . .	14,01	14,60	15,27	13,29	— [5])	— [5])	12,73	12,55	13,64
Dienstag .	13,26	13,91	13,73	13,28	— [5])	— [5])	12,58	12,56	12,87
Mittwoch .	13,73	13,85	13,54	13,39	— [5])	— [5])	12,22	12,84	12,64
Donnerstag	13,37	13,50	13,34	12,49	— [5])	— [5])	12,47	12,44	12,29
Freitag . . .	12,79	13,03	12,65	11,93	— [5])	— [5])	11,27	11,87	11,66
Sonnabend	13,86	14,42	14,50	13,47	— [5])	— [5])	13,32	12,67	13,04
Einnahme:									
Sonntag . .	— [5])	17,33	17,82	[4]) 23,22	[4]) 19,21	19,84	27,89	[4]) 25,16	[4]) 31,30
Montag . .	— [5])	14,53	15,19	13,09	14,08	14,81	13,31	12,57	11,90
Dienstag . .	— [5])	13,81	13,54	13,11	13,28	13,71	11,24	12,56	11,50
Mittwoch .	— [5])	13,75	13,30	13,32	13,97	13,67	11,74	12,80	11,70
Donnerstag	— [5])	13,43	13,23	12,30	13,13	13,09	12,16	12,42	11,20
Freitag . . .	— [5])	12,93	12,60	11,75	12,06	11,30	10,88	11,86	10,70
Sonnabend	— [5])	14,22	14,32	13,21	14,27	13,58	12,78	12,63	11,70

1) 1891. — 2) 1892. — 3) Juli 1890—1891. — 4) An Sonn- und Festtagen. — 5) Angaben fehlen.

Im Wesentlichen sind folgende Erscheinungen zu beobachten:

I. Zunächst ist das Bedürfniß nach **religiöser Erbauung** und zum Besuche des Hauptgottesdienstes zu berücksichtigen. Dasselbe bestimmt Viele, entfernte Gotteshäuser aufzusuchen, in welchen ihnen die gewünschte Erbauung geboten wird, sofern günstige Fahrgelegenheit dahin besteht. Mithin wird zu den betreffenden Zeiten eine Menschenströmung nach bezw. von dort entstehen, für welche Fahrgelegenheit zu bieten ist. Da die verschiedenen Seelsorger desselben Ortes keineswegs gleich beliebt sind und der Besuch der einzelnen Gotteshäuser verschieden stark ist, indem er durch die größere oder schwächere Anziehungskraft bestimmt wird, welche der die Seelsorge dort verrichtende Geistliche ausübt, so erscheint keineswegs nebensächlich, dementsprechende Vorkehrungen zu treffen, d. h. die Zahl der Wagen zu vermehren, welche zu Kirchen führen, in denen beliebte Geistliche predigen, um sie dafür zu solchen einzuschränken, wo das Gegentheil zu erwarten steht[4]). Der Haupt-

[4]) Das Lesen der Wochenkirchenzettel ist deshalb den Betriebsleitern zu rathen; oben § 294 II 432.

gottesdienst pflegt in den verschiedenen Gotteshäusern des Ortes ziemlich gleichzeitig zu beginnen, der Eintritt überwiegend erst kurz vor Beginn des Gottesdienstes gestattet zu sein, der Weggang meist unmittelbar nach dessen Ende verlangt zu werden, weshalb namentlich für die Rückfahrt auf einen Massenandrang umsomehr zu rechnen ist, weil viele die spätere Zeit zu Ausflügen verwenden wollen. Zweckmäßigerweise bedarf die gebräuchliche Wagenzahl einer Verstärkung, zu der es bisher gemeinüblich[5]) auch gekommen ist.

Die Möglichkeit einer sachgemäßen Befriedigung des Bedarfs der Gläubigen nach Fahrgelegenheit zum Besuche des Gottesdienstes und der Rückkehr von dort, würde durch das Umsichgreifen der neuerdings aufgetauchten Forderung[6]) infrage gestellt oder mindestens erschwert, den Bahnbediensteten Gelegenheit zu geben, jeden 2. oder 3. Sonntag dem Hauptgottesdienste beizuwohnen. Denn zur Durchführung dessen verliert der Betriebsunternehmer die Hälfte oder ein Drittel seiner Werkthätigen für den Betriebsdienst. Mit einer geringeren Zahl einen verstärkten Verkehr einzurichten, ist unausführbar, weshalb er vor die Wahl gestellt würde, entweder eine der entzogenen Mannschaft entsprechende Beschränkung der Zügezahl eintreten zu lassen[7]) oder den Mannschaftsbestand entsprechend zu vermehren. Das Letztere zu thun verbietet den nothleidenden Betrieben besonders dann die eigene Wirthschaftslage, wenn der regelmäßige Geschäftsverkehr so schwach ist, daß er die Selbstkosten kaum deckt, weil es dadurch zu Fehlbeträgen kommen würde. Folgeweise würde das beregte behördliche Gebot, einen erheblichen Bruchtheil der Mannschaft zur Zeit der Hauptgottesdienste dienstfrei zu lassen, leicht die unerwünschte Wirkung bringen, manchen Erbauungsbedürftigen durch das Entziehen einer billigen und zuverlässigen Fahrgelegenheit die Verwirklichung ihres Wunsches zu vereiteln.

II. Eine zweite Gruppe von Ortsveränderungen, mit denen an Sonn- und Festtagen in höherem Grade als an Wochentagen

---

[5]) Wegen besonderer Sonntagspreise oben §§ 41, 242 I 104 II 336 ff.

[6]) Oben §§ 37, 301 I 93 II 448[5].

[7]) Die Einstellung größerer Wagen würde schwerlich ausreichen.

zu rechnen ist, bilden die Vergnügungsausflüge, die im Sommer zahlreicher als im Winter vorgenommen werden und deren Ausführung andererseits durch die Witterungsverhältnisse stark beeinflußt wird. Der Zug nach außen pflegt vornehmlich in den früheren Morgen- und den Mittagstunden besonders sehr fühlbar zu werden, während die Heimkehr für beiderlei Ausflügler in den späteren Abendstunden zusammenfällt. Folgeweise beanspruchen die Vorkehrungen zur Ueberwältigung des Rückzuges noch größere Ueberlegung, als die für die Ausflüge, zumal außerdem viele für ihren Heimweg eine Fahrgelegenheit suchen, welche ursprünglich eine Fußtour geplant hatten, aber durch Uebermüdung schließlich zu deren Aufgabe getrieben werden. Deshalb wird bisweilen der Massenandrang so gewaltig und ungestüm, daß das Aufrechterhalten der polizeilichen Ueberfüllungsverbote[8]) auf Widerstand stößt und kaum durchzuführen ist. Demgemäß sollte, wie dies für den Eisenbahn-Sonntagsverkehr fast ausnahmslos geschieht, eine mildere Handhabung der Ueberfüllungsverbote eintreten, eine mäßige Mehrbelastung der Fahrzeuge, größere Fahrgeschwindigkeit, schnellere Zugfolge, Vermehrung der Wagenzahl, welche den einzelnen Zug bilden dürfen, Ausdehnung der Betriebsdauer gestattet werden. Denn die größere Menge der Beförderungssucher verlangt eben das Feilhalten einer größeren Plätzezahl, die anders als durch Mehreinstellung von Zügen oder Wagen nicht zu beschaffen ist.

Unvorhergesehene Schwierigkeiten bringt noch dazu ein plötzlicher Witterungswechsel[9]). Tritt derselbe zeitig d. h. vor den üblichen Ausflugszeiten ein, so wird er dazu bestimmen müssen, statt der vorbereiteten Verstärkung nur die fahrplanmäßigen Wagen abzulassen. Wohl aber werden manche, welche Ausflüge geplant hatten, nunmehr am Orte gebotene Zerstreuungen aufsuchen, sodaß der Verkehr zu späteren Stunden und nach anderen Richtungen gegen den Voranschlag zunimmt. Bei seinem Eintritte im Laufe des Tages, nachdem die geplanten Ausflüge bereits ausgeführt sind, wird der Wunsch nach Rückkehr früher rege und damit die Noth-

---

[8]) Oben § 56 I 89. Vereinzelt wird vorgeschlagen, ausnahmsweise die Mehrzulassung zu gestatten, wenn die Mitfahrenden nicht widersprechen.

[9]) Unten §§ 315, 318 II 482, 486.

wendigkeit geschaffen, schon vorzeitig verstärkte Rückfahrtsgelegenheit zu bieten. Jedenfalls sind dann die Betriebsverstärkungen mindestens noch in dem Umfange aufrecht zu erhalten, welcher zur Rückführung der Ausflügler gebraucht wird.

Aendert sich, während die Anzeichen auf den Eintritt schlechter Witterung schließen lassen, weshalb besondere Vorkehrungen für einen stärkeren Verkehr unterblieben sind, später das Wetter, so wird mit Aufhören des Regens und Eintritt des Sonnenscheins der Wunsch wach, ursprünglich aufgegebene Ausflüge doch noch auszuführen, weshalb die Betriebsverwaltungen in die Verlegenheit kommen, unvorbereitet dem Verkehrsandrange gegenüber zu stehen und wegen der Mangelhaftigkeit seiner Befriedigung argen Vorwürfen ausgesetzt zu sein.

III. Die örtlichen Volksbelustigungen und Schaustellungen aller Art beginnen gemeinüblich an den Sonntagen früher und schließen später als Wochentags, auch sind sie stärker besucht, sodaß sie gleichfalls abweichende Einrichtungen gegenüber dem Werktagsverkehre nöthig machen. Hierbei fällt der Gebrauch in's Gewicht, daß die zahlreichen weiblichen Dienstboten nur des Sonntags an den Nachmittagen bis zum Schlusse der Häuser dienstfrei sind, weshalb sie gerade zu diesen beiden Tageszeiten den Verkehrsandrang vermehren. Ziemlich zur selben Zeit mit den Ersteren haben die beurlaubten Soldaten in die Kasernen zurückzukehren. Beiderlei Personen pflegen überwiegend die gleichen Orte zu besuchen. Sollen diese als Fahrgäste gewonnen werden, wird eine sorgsame Betriebsverwaltung an ein zeitgemäßes Ablassen von Zügen in ausreichender Zahl zu denken haben.

IV. Zu den Hauptfesten (Ostern, Pfingsten, Weihnachten) pflegen die Familienangehörigen möglichst vollzählig zusammen zu kommen. Der Zufluß Auswärtiger und das Bestreben der Einheimischen, diesen Zerstreuungen zu bereiten und alles Sehenswerthe, was neu entstanden ist, zu zeigen, läßt naturgemäß in diese Zeiten die Tage des stärksten Verkehrsandranges fallen[10]). Die zu dessen Befriedigung zu treffenden Maßnahmen würden unvollkommen sein,

---

[10]) Die stärkste Verkehrsziffer pflegt überall der zweite Pfingstfeiertag zu zeigen.

wenn sie bloß die wirklichen Festtage berücksichtigen würden; vielmehr beginnt der Andrang vom Eintreffen der Bahnzüge, welche die Ankömmlinge bringen, und dauert bis zu der Abreise, sodaß die Verkehrsverstärkungen diese Zeiten gleichfalls zu umfassen haben.

V. Eine ähnliche Wirkung, wie den Festtagen, wohnt außergewöhnlichen Ereignissen bei, die einen massenhaften Fremdenzufluß herbeizuführen imstande sind, wie Trauerfeiern oder Trauungen bei Hofe, Fürstenzusammenkünften, Kaiserparaden u. a. m. Solche unbeachtet zu lassen, würde nicht bloß zu Einnahmeverlusten führen, sondern auch berechtigte Vorwürfe einbringen und ein schwerer Fehler für jede Betriebsverwaltung sein.

§ 314. Der Werktagsverkehr.

Sowohl die einzelnen Tage derselben Woche, als auch die einzelnen Wochentage des ganzen Jahres zeigen untereinander und gegenüber den Sonntagen starke Abweichungen hinsichtlich der Menge von Beförderten und der Ertragshöhe, welche überwiegend äußeren Zufälligkeiten zuzuschreiben sind und die allgemeine Regelmäßigkeit stören.

Gegenüber dem Sonntagsverkehre setzt der Werktagsverkehr sich im wesentlichen zusammen aus dem Geschäfts- und dem Vergnügungsverkehre. Der erhebliche Unterschied, welcher nach Form, Menge, Anlaß und Einfluß gewisser Nebenumstände zwischen beiden besteht, läßt eine getrennte Behandlung der beiden Werktagsverkehrsarten rathsam erscheinen. Das Verhältniß, in welchem die einzelnen Wochentage am Gesammtverkehre betheiligt sind, wird für diejenigen Betriebe, welche in ihren Geschäftsberichten diesbezügliche Unterscheidungen bringen, bereits oben S. 475 veranschaulicht.

§ 315. Der Geschäftsverkehr.

Derselbe richtet sich nach den örtlichen Lebensgewohnheiten, ist deshalb keineswegs überall gleichgestaltet und macht sich zu den verschiedenen Tagesstunden mehr oder weniger stark fühlbar. Vornehmlich sind die üblichen Anfangs- und Schlußzeiten der Geschäftsthätigkeit in den einzelnen Berufsfächern, des Unterrichtes, der Rechts-

pflege und ähnlicher Einrichtungen des öffentlichen Lebens zu berücksichtigen, weil sie den Bedarf nach Ortsveränderung für alle diejenigen hervorrufen, die daran in der einen oder anderen Weise betheiligt sind. Deshalb sind Fahrgelegenheiten hierfür zu einer Zeit zu bieten, welche für die Benutzer zweckentsprechend liegt. Folgeweise wird der Betrieb früher beginnen und länger andauern müssen, wenn, was des Sommers gebräuchlich ist, die Geschäfts- und Unterrichtszeit früher beginnt oder später endet.

Wo die englische Arbeitszeit gilt und ununterbrochen gearbeitet wird, oder wo die üblichen Ruhepausen für lange Wege zu kurz bemessen sind, wird nur je einmal auf Massenandrang zur Beförderung nach der Arbeitsstätte, bezw. der Unterrichtsanstalt, oder von dort zu rechnen sein, während an Orten, wo gebräuchlich mehrstündige Mittagspausen bestehen, sodaß das Geschäftsleben in zwei zeitlich getrennte Abschnitte zerfällt, für den Einzelnen der doppelte Bedarf nach Ortsveränderung eintreten wird. Dieser Umstand ist für die Berechnung der Zeitkartenpreise[1]) nicht nebensächlich, weil in ersterem Falle nur zweimalige, im letzteren viermalige Benutzung im Tagesverlaufe zu erwarten steht. Da nun jeder möglichst wenig Zeit für die nöthige Ortsveränderung verwenden möchte, pflegt er auf seine Mitnahme im letzten bezw. ersten planmäßigen Zuge zu rechnen, welcher ihn rechtzeitig an den Bestimmungsort bringen würde, sodaß auf einen Massenandrang zu rechnen und für entsprechende Verstärkung der Fahrgelegenheit durch größere Wagen oder Wagenvermehrung zu sorgen ist. Insbesondere wird die Einstellung von Arbeiter- und Schülerwagen[2]) vielfach zur unumgänglichen Nothwendigkeit.

Die Zeit zwischen Beginn und Schluß der Geschäftsstunden pflegt einen stilleren Verkehr zu bringen, ohne daß derselbe jedoch durchweg gleichmäßig ist. Hier machen sich vielmehr schon die Stunden fühlbar, in welchen die Frauen zur Besorgung der Wirthschaftseinkäufe Fahrgelegenheit brauchen. Für diese Zwecke wird in Orten, wo nur an einzelnen Tagen Markt gehalten wird nach den Marktplätzen bisweilen ein so starker Zuzug sein, daß entsprechende Vorkehrungen nicht verabsäumt werden dürfen.

---

[1]) Oben § 240 II 331.

[2]) Oben § 240 II 333; D. Verkehrsgewerbe VI 93.

Besondere Gelegenheiten, z. B. Jahrmärkte, anziehende Gerichtsverhandlungen, Paraden und dergleichen mehr lassen mit Sicherheit eine Abweichung vom regelmäßigen Verkehre und eine entsprechende Verwerthung gebotener Mehrleistungen erwarten[3]).

Die Hebung des Ertrages aus dem Marktverkehre würde zweifellos sehr gewinnen, wenn bessere Gelegenheit geboten wäre, die erstandene Waare mitzunehmen. Das übliche Polizeiverbot[4]), umfangreicheres Gepäck oder übelriechende Gegenstände mitzunehmen, hindert die meisten Markteinkäuferinnen an Benutzung der Straßenbahn, weil der Umfang ihrer Marktkörbe und die Art ihrer Einkäufe ihre Zwangsausschließung nöthig macht. Deshalb dienen diejenigen Betriebe dem Bedürfnisse aus dem Marktverkehre besser und mehr sachgemäß, welche ihre Wagen so einrichten, daß eine Gepäckbeförderung möglich[5]) wird Erheben sie hierfür eine besondere Vergütigung, so stößt deren Zahlung nirgends auf Widerspruch, wie die Bereitwilligkeit im Gewähren von Vergütigungen an die Begleitmannschaft zeigt, welche im Zulassen von Gepäckstücken nachsichtig ist. Mithin würde das Einstellen brauchbarer Wagen durch vermehrte Benutzung und die gewonnene Gepäckgebühr reichliche Bezahlung finden.

Aehnliches gilt für die Mitnahme von Hunden, für welche deren Besitzer willig Fahrgeld erlegen würde, deren Begleitung ihn jetzt jedoch von der Bahnbenutzung ausschließt, wo die Mitnahme oder das Nebenherlaufen von Hunden versagt wird. Nach dem bewährten Vorbilde einzelner Betriebe[6]) sollte man mindestens die kleinen Schoßhunde zulassen, die fast ausnahmslos nur von Damen mitgebracht werden, auf deren Arm oder Schoß sie ihre gewohnte Stelle finden, und wo sie ruhiger aushalten, als dies kleine Kinder thun. Die Weigerung ihrer Mitnahme in Verbindung mit der Abneigung, die Lieblinge zuhause zu lassen, führt zu einem Fahr-

---

[3]) Mithin haben die Unternehmer oder Betriebsleiter die Ankündigung solcher Vorgänge zu beachten und die durch sie gebotenen Vorkehrungen rechtzeitig zu treffen.

[4]) Oben § 36 I 89[7].

[5]) z. B. Bromberg, Köln; oben § 36 I 89[8] mit §§ 235, 243 II 317, 338.

[6]) z. B. Frankfurt a. M. sobald die Fahrgäste keinen Widerspruch erheben nach oben § 36 I 89[9].

gelderausfall in höherem Grade, als vielfach gemeint wird, und ür dessen Verzicht nicht die allergeringste sachliche Begründung zu erbringen ist.

Ungünstige Witterung[7]) übt im werktäglichen Geschäftsverkehre eine vom Sonntagsverkehre abweichende Wirkung, wo sie vor Ausflügen abschreckt und damit den Bedarf nach Ortsveränderung verringert. An Werktagen werden dagegen umgekehrt viele, die bei gutem Wetter ihre Wege zu Fuß zurückzulegen pflegen, aber trotz der schlechten Witterung zum Ausgehen und zu Geschäftsbesorgungen gezwungen sind, veranlaßt, gebotene Fahrgelegenheiten zu benutzen. Nur verschiebbare Geschäfte, welche im Geschäftsleben indeß die Minderheit bilden, vertragen, daß ihre Besorgung ausgesetzt wird; deshalb pflegt ein plötzliches Unwetter den Bedarf nach Fahrgelegenheit zu steigern und den Tageserlös zu vermehren.

§ 316. Werktägiger Vergnügungsverkehr.

Abweichend von dem sonntäglichen beschränkt er sich überwiegend auf die Abendstunden und in geringem Maße auf die Nachmittagszeit, obschon er zu der letzteren nur selten Betriebsverstärkung beansprucht, weil ein Massenandrang zu den Ausnahmen gehört. Am Abende führt dagegen die Betheiligung an Schaustellungen, an musikalischen Kunstgenüssen, an Zerstreuungen durch Geselligkeit und an der Vereinsthätigkeit zeitweise zu einem plötzlichen Massenandrange, dessen sachgemäße Ueberwältigung außergewöhnliche Einrichtungen beansprucht. Hält zwar plötzlicher Eintritt schlechter Witterung vielleicht manchen ab, die geplante Zerstreuung aufzugeben und von der Ortsveränderung dafür abzustehen, so geschieht dies jedoch seltener als bei Festtagsausflügen[1]), weil die bereits erworbenen Eintrittskarten verfallen würden und ihrem Werthe gegenüber das Fahrgeld meist zu gering ist. Vor die Wahl gestellt, ob man erstere verfallen lassen oder letzteres noch aufwenden will, wird die Entscheidung überwiegend in letzterem Sinne ausfallen.

Im wesentlichen sind folgende Erscheinungen und Abweichungen vom regelmäßigen Verkehre auseinander zu halten:

---

[7]) Oben § 313, 477, unten §§ 316, 318 II 486.

[1]) Oben § 313 II 477.

I. Konzerte, Theater und andere Schaustellungen pflegen an den einzelnen Orten fast zur gleichen Zeit zu beginnen und zu enden, wobei gemeinüblich eine Stunde vorher die Kasse eröffnet und der Eintritt gestattet wird, sodaß für die Ansammlung der Zuschauer und Zuhörer diese Frist besteht. Gleichwohl geschieht erfahrungsgemäß die Ankunft seitens derer, welchen feste Plätze gesichert sind, überwiegend erst fast unmittelbar vor dem Beginne. Am Schlusse hat die Entleerung binnen kurzer Frist auf einmal zu erfolgen, weil durch Auslöschen der Beleuchtungskörper ein fernerer Aufenthalt unbehaglich wird. Das Drängen der Bediensteten und Schließer trägt noch zur Beschleunigung des Wegganges bei. Nur wenige Unternehmer üben gegen die Besucher die schuldige Rücksicht, nach dem Schlusse der Vorstellung bezw. Aufführung noch solange einen behaglichen Zustand fortdauern zu lassen, als zu einem allmählichen Verlassen des Gebäudes in solchen Zwischenräumen nöthig sein würde, daß mittlerweile fehlende Fahrgelegenheiten herangebracht werden können. In natürlicher Folge ist der Massenandrang zu den gebotenen Fahrgelegenheiten ein so plötzlicher und starker, daß durch die regelmäßigen Verkehrsmittel die Ueberwältigungsmöglichkeit besonders dann ausgeschlossen ist, wenn mehrere Theater oder gleichartige Schauorte dicht neben einander und an der nämlichen Bahnlinie liegen, sodaß besondere Vorkehrungen durch einzustellende Theaterwagen[2]) oder sonstige Betriebsverstärkungen unumgänglich nöthig sind. Sogar die Hinbeförderung der Schaulustigen wird vielfach ohne sachgemäße Betriebsverstärkung kaum gelingen.

II. Die Vereinsthätigkeit erstreckt sich bereits fast auf alle Gesellschaftsschichten. Sie pflegt später zu beginnen und zu enden, als Veranstaltungen der vorbesprochenen Art, sodaß beiderlei Beweggründe zu Ortsveränderungen sich gegenseitig nicht stören. Vielmehr genügen die Fahrzeuge, welche ihre Bewältigungsaufgabe aus dem ersten Anlasse erfüllt haben, zur Erledigung der späteren. Insofern indeß auch hier Anfang und Ende zeitlich feststeht, die Ansammlung binnen einer gesetzten Frist allmählich geschehen kann, während zum Schlusse die Versammelten gleichzeitig weggehen, ist

---

[2]) Ueber dieselben oben § 272 II 385[2], unten § 346 II 544 ff.

auch hier die richtige Bedarfsbefriedigung am Versammlungsschlusse schwieriger zu bewerkstelligen, als für den Vereinsanfang.

III. Zur Pflege der Geselligkeit und Unterhaltung kommt es vielfach zu zwangslosen Zusammenkünften in Gastwirthschaften oder zu vorbereiteten Vereinigungen, wie Bälle, Abendtische u. s. w Die ersteren sind nach Beginn, Dauer und Ende zwar meist unbestimmt, gleichwohl vermag der aufmerksame Beobachter eine gewisse Regelmäßigkeit zu erkennen, in welcher die Gastwirthschaften besucht werden und bleiben, indem die Gewohnheit ihre regelnde Wirkung ausübt. Daraus erhellt, daß allerdings die zur Bedarfsbefriedigung erforderliche Menge an Fahrgelegenheiten ziemlich genau vorauszuschätzen ist und damit ausreichend[3]) geboten werden kann, wenn vielleicht auch die einzelnen Tage, Jahreszeiten und Witterungsverhältnisse abweichende Erscheinungen bieten, da ja ein Wechsel in den Vorkehrungen gleichfalls angängig ist. So werden z. B. schon jetzt in den Sommermonaten die letzten Züge später abgelassen als zur Winterszeit, weil der Aufenthalt im Freien vielen derart Bedürfniß ist, daß sie behufs seiner Befriedigung die Zeit zum Schlafen abkürzen und später heimkehren. Bisweilen wird dem sogar behördlich Vorschub geleistet, indem eine zeitlichere Betriebsausdehnung zur Sommerszeit gefordert wird.

Veranstaltungen der letzteren Art werden meist vorbereitet, sodaß die Veranstalter in der Lage sind, die Betriebsunternehmer über den Grad der muthmaßlichen Betheiligung zu unterrichten, wodurch diesen die rechtzeitige Vorbereitung der entsprechenden Vorkehrungen ermöglicht wird Indem die Betheiligung mit dem Grade der Sicherheit zunimmt, mit welcher man auf zeitgemäße Hin- und Rückbeförderung rechnen kann, dienen die Veranstalter, welche die Betriebsunternehmer rechtzeitig über ihr Vorhaben verständigen, gleichzeitig sich selbst durch Gewinnen der möglichst größten Theilnehmerzahl und dem Betriebsunternehmer durch die ihm verschaffte Gelegenheit, gleichzeitig Einnahme zu erzielen und der Bevölkerung

---

[3]) Allerdings wird nicht nebensächlich sein, ob das Feilbieten von Fahrgelegenheit lohnend ausfallen würde, indem überwiegend der Betrieb zu diesem Behufe weit in die Nachtzeit auszudehnen sein würde. Oben §§ 199, 242 II 225 ff., 337.

zu zeigen, daß sie ihrer Aufgabe der möglichst vollkommenen Verkehrsbefriedigung nach allen einschlagenden Richtungen gewachsen sind.

§ 317. Beleuchtungsverhältnisse.

Unverkennbar wird bei Tage mehr als zur Abendzeit gefahren. Die Verhältnißziffer des Verkehres ist indeß mangels sicherer Unterlagen nicht zu ergründen. Würde man aus den am Abende Verkehrenden diejenigen ausscheiden können, welche lediglich zur Pflege der Geselligkeit, der Vereinsthätigkeit oder des Vergnügens die Bahnen benutzen, so würde eine äußerst geringe Ziffer für die übrig bleiben, welche für ihre Geschäftsbesorgungen noch die Bahnen gebrauchen. Namentlich fehlen die Schulkinder fast gänzlich unter den abendlichen Fahrgästen, da der Unterricht nur in beschränktem Umfange dies noch nöthig macht, und andererseits die Fahrberechtigung auf Schülerkarten dahin beschränkt zu sein pflegt, daß die zurückzulegenden Fahrten Unterrichtszwecken dienen müssen. Ferner will man beobachtet haben, daß am Abende die Frauen einen geringeren Bruchtheil im Gesammtverkehre ausmachen als die Männer, was auf deren größere Aengstlichkeit gesetzt wird, sich Gefahren auszusetzen.

Denn daß die Unfallsgefahr im Straßenbahnbetriebe des Abends größer wie bei Tage ist, hat das Zurückführen der Unfallsziffern auf die Tageszeiten bewiesen[1]). Dies gilt für sämmtliche Unfallsarten und findet seine natürliche Erklärung darin, daß bei künstlicher Beleuchtung Verkehrshindernisse schwerer wahrgenommen werden, zumal wenn die polizeilichen Sicherheitsvorschriften vernachlässigt wurden. Bei dieser Sachlage kann es nicht gemißbilligt werden, wenn behördlicherseits verlangt wird, daß bei einbrechender Dunkelheit die Straßenbahnwagen beleuchtet und den Pferden Glocken angehängt werden[2]). Würden die Beförderten und Einnahmen auf die einzelnen Tagesstunden vertheilt werden, in welchen sie eingekommen sind, was in denjenigen Betrieben

---

[1]) UnfallsgG §§ 43, 44 S. 167 ff.

[2]) z. B. Berlin PB 27. Mai 1865 § 13; wegen Beleuchtung des Bahnkörpers oben § 33 I 77[6] und des Anhängens der Signalglocken bei eintretender Dunkelheit oben § 36 I 91[15].

zu erreichen ist[3]), wo die Schaffner am Ende jeder Fahrt ihren Fahrtkartenbestand abzuschreiben haben, und die gefundenen Verhältniß ziffern nach Jahreszeiten verglichen werden, so ließe sich allerdings die Wirkung der wechselnden Tageszeiten auf die Gestaltung des Verkehres bestimmen. Ihre Kenntniß würde bei der Frage schätzbare Verwerthung finden, inwieweit die tägliche Betriebsdauer auszudehnen oder einzuschränken sein möchte.

§ 318. Witterung für das Verkehrsgesetz.

Dem tief eingreifenden Einflusse der Witterungsverhältnisse auf den allgemeinen Verkehr und den Benutzungsgrad der Straßenbahnen wird von den Betriebsverwaltungen bereits dadurch Rechnung getragen, daß sie jeden Mißerfolg ihres Betriebes darauf zurückzuführen belieben. Wenn derselbe zwar unleugbar sehr groß ist, so wird seine Wirkung dennoch meist überschätzt. Der Vergnügungsverkehr wird von der Ungunst des Wetters mehr betroffen als der Geschäftsverkehr, dem unter Umständen ein plötzlicher Wetterumschlag sogar durch vermehrte Abnahme der feilgehaltenen Betriebsleistung infolge stärkerer Besetzung der verfügbaren Plätze zum Vortheile gereichen kann[1]). Betriebe, welche auf starken Fremdenzufluß angewiesen sind, werden durch abgeschwächte Reiselust infolge schlechter Witterung mehr leiden, als solche, welche überwiegend dem örtlichen Geschäftsleben dienen. Daher kann es kommen, daß von zwei Betrieben des nämlichen Ortes der eine darunter mehr als der andere leidet, wie z. B. die beiden Kasseler Betriebe beweisen, von denen die nach der Wilhelmshöhe führende Straßenbahn auf die Ausflügler angewiesen ist, während die Stadtbahn die örtlichen Erfrischungs- und Vergnügungsorte verbindet, welche die an der Weiterreise oder an Ausflügen Behinderten in Ersatz anderer Zerstreuungen aus Langeweile um so häufiger aufsuchen, je weniger der Aufenthalt in der freien Natur möglich ist.

Hauptsächlich auf Witterungsverhältnissen beruht ferner, daß zwischen Sommer und Winter, sowie zwischen denselben Monaten der verschiedenen Jahre, die Beförderungsziffer und Ein-

[3]) Wegen der Ausfahrbarkeit s. meine Haftpflicht § 31 S. 132, 133.
[1]) Oben § 315 II 482 mit § 313, 316 II 477, 482.

nahmehöhe überall starke Abweichungen zeigen[2]). Selbst die Unfalls- und Zusammenstoßgefahr ist unter den verschiedenen Witterungsverhältnissen nicht gleich[3]). Um den Grad, welchen die verschiedenen Witterungserscheinungen (Hitze, Kälte, Regen, Schnee, Wind u. s. w.) auf die Verkehrsab oder -zunahme üben, zuverlässig zu erforschen, müßten, was indeß nur vereinzelt[4]) geschieht, Erhebungen angestellt und veröffentlicht werden, wie sich Einnahme- und Fahrgastzahl unter den verschiedenen Witterungsverhältnissen stellen. Ist zwar die Ausführbarkeit derartiger Beobachtungen dargethan, so läßt sich nicht verkennen, daß deren Zuverlässigkeit allerdings einen höheren Grad von Aufmerksamkeit und Sorgfalt beansprucht, als ihn die Hülfskräfte der Verwaltungen überwiegend bieten. Die Schwierigkeit sollte indeß nicht von der Ausführung abschrecken.

Bei schlechter Witterung erleiden die Betriebsmittel und -kräfte eine größere Abnutzung als bei guter[5]). Sollte nun die schlechte Witterung eine so augenfällige und starke Verkehrsabnahme bewirken, daß es zu einer Betriebseinschränkung kommen darf, so würden die diesbezüglichen Beobachtungen in ihrem Erfolge einen wirthschaftlichen Nutzen bringen, der durch ihre Herstellung verursachte Aufwand also durch Ersparniß an Betriebsausgaben reichlich ausgeglichen werden.

Uebrigens kann eine absonderliche Witterungs- oder Naturerscheinung (z. B. Eisstarre, Ueberschwemmung) zu Ertragssteigerungen führen[6]), sodaß sie keineswegs, wie man gemeinüblich glaubt, Einnahmeverluste zu bringen braucht.

§ 319. Allgemeine Wirthschaftslage.

Die Menge der abzunehmenden Beförderungsleistung wird wesentlich von der wirthschaftlichen Lage derjenigen abhängen, deren Ortsveränderungen die Straßenbahnen vermitteln sollen, sodaß, wenn die Ziffer der Zahlungsfähigen sinkt oder steigt, was natur-

---

[2]) Oben §§ 312, 313 II 470, 471, 475

[3]) Mein UnfallsgG § 41 S. 164 ff.

[4]) z. B. die Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft in ihren Geschäftsberichten.

[5]) Dies gilt namentlich von stärkerem Schneefalle.

[6]) Oben § 312 II 473[5] ist ein solcher Fall ziffermäßig festgestellt.

gemäß durch jede Aenderung in der allgemeinen Wirthschaftslage herbeigeführt, der Benutzungsumfang Aenderung erfahren wird. Denn mit dem Sinken der Lebensmittelpreise oder dem Steigen des Erwerbslohnes infolge verbesserter Arbeitsverhältnisse braucht naturgemäß der einzelne weniger zur Bestreitung der nothwendigsten Lebensbedürfnisse, sodaß er sich in höherem Grade Annehmlichkeiten verschaffen kann, wozu die Benutzung von Fahrgelegenheiten für die auszuführenden Ortsveränderungen gehört. Im umgekehrten Falle trifft das Gegentheil zu.

Deshalb ist es keineswegs widersinnig, wenn in Zeiten, wo die allgemeinen Wirthschaftsverhältnisse niederliegen, ein beobachteter Rückgang der Fahrgäste und Ertragsziffer darauf zurückzuführen versucht wird. Dagegen darf man es damit nicht zu weit treiben und die eigene Unthätigkeit im Treffen zweckmäßiger Gegenmaßregeln, bezw. die Ungeschicklichkeit der Betriebsbeamten damit entschuldigen wollen. Denn die Thatsache, daß eine allgemeine wirthschaftliche Nothlage für jedes Verkehrsunternehmen nachtheilig wirkt, sollte die Betriebsleiter veranlassen, rechtzeitig auf Gegenmittel zu sinnen, um mindestens das Gleichgewicht zwischen Einnahme und Ausgabe zu erhalten[1]).

Uebrigens können sogar einzelne Vorkommnisse im allgemeinen Wirthschaftsleben dazu beitragen, dem Verkehrsumfange zeitweise eine abweichende Gestaltung zu geben. So wird die Verkürzung der Arbeitszeit, welche durch das Verlangen des achtstündigen Arbeitstages mit Hülfe von Massenausständen durchzusetzen geplant wird, nicht bloß den Zeitpunkt, wann die Arbeit beginnt und endet, also der hieraus zu erwartende Massenandrang eintritt, verschieben, sondern dadurch, daß der Einzelne mehr arbeitsfreie Zeit gewinnt, vielleicht die Einen veranlassen, nunmehr ihre Wege zu Fuß zurückzulegen, und Andere umgekehrt zu weiteren Ausflügen bestimmen, zu deren Erleichterung gebotene Fahrgelegenheiten in erhöhterem Maße benutzt werden. Nicht minder hat die Erfahrung bereits gezeigt, daß die von einigen größeren Gewerbeunternehmern Berlins getroffene Einrichtung, ihren Arbeitern den verdienten Wochenlohn

[1]) **Ulrich: Zur Frage der Erhöhung der Gütertarife in Ztschr. f. Eisb. u. Dampfsch. VI 118.**

des Freitags, statt Sonnabends zu zahlen, zu einer Verkehrszunahme an den Freitagsabenden und Sonnabendsmorgen geführt hat, weil die Lohnempfänger im Besitze des erhobenen Geldes solches schon verausgaben konnten, und deren Frauen ihre Einkäufe deshalb auf den Frühmärkten besorgten, während sie solche vorher auf die Abendmärkte verschoben. Weitere Beobachtungen auf diesem Gebiete müssen somit zu zweckmäßigen Vorkehrungen führen, sodaß sie von den Betriebsverwaltungen nicht verabsäumt werden dürfen.

§ 320. Fahrpreis für die Verkehrsgestaltung.

Die Abnehmer von Beförderungsleistungen setzen sich aus Personen zusammen, welche die feilgehaltene Leistung gebrauchen können und wollen. Mithin sind von der Abnahme zunächst schon die ausgeschlossen, welche das Fahrgeld nicht oder doch nur unter großen Opfern zu erschwingen vermögen. Sodann stehen alle diejenigen davon ab, welchen die feilgebotene Beförderungsleistung den Betrag nicht werth ist, den sie dafür anlegen sollen, indem ihnen entweder die Fahrt zu lange dauert, oder die Linie unzweckmäßig liegt, oder die Züge zu selten fahren, oder der Fahrpreis im Verhältnisse zur ersparten Kraft oder Zeit bezw. gewährten Annehmlichkeit zu hoch erscheint. Je niedriger der Fahrpreis gestellt ist, desto größer ist die Menge derjenigen, welche ihn würden erlegen können oder wollen, sodaß mit dem Herabsetzen oder Erhöhen der Fahrpreise die Aussicht auf Abnahme der feilgehaltenen Leistungen steigt oder fällt. Der Verwirklichung des Zieles, ein für alle geeignetes Verkehrsmittel zu schaffen, kommen folgeweise diejenigen Betriebe am nächsten, welche den Abnehmerkreis erweitern, d. h. ihre Fahrpreise derart stellen, daß ihre Leistungen möglichst allen zugänglich werden.

Würde danach zwar derjenige Betrieb, welcher die billigsten Fahrpreise stellt, auf die größte Abnehmerzahl rechnen dürfen und für die Unbemittelten wohlthätig sein, so steht einer grenzenlosen Preisermäßigung doch immer noch die unvermeidliche Nothwendigkeit entgegen, aus dem Ertrage die Unkosten zu decken und, soweit Erwerbsunternehmungen infrage kommen, einen Gewinn herauszuwirthschaften. Wenn nun zwar bei Beförderungsgeschäften durch

die größere Absatzmenge der geringere aus der Einzelleistung gewonnene Nutzen den größeren infolge des schwächeren Absatzes aufzuwiegen vermag, so ist andererseits nicht zu verkennen, daß ein vermehrter Absatz meist eine Verstärkung des Betriebes und eine Erhöhung der Betriebskosten verursachen wird. Da indeß die einschlagenden Fragen, soweit sie die Politik und das Wirthschaftsgebiet berühren, bereits ihre eingehende Darstellung gefunden haben[1]), erübrigt nur noch die thatsächliche Feststellung, daß jeder Preisermäßigung zwar ein Steigen der Fahrgastziffer gefolgt ist, daß dagegen die Ertragsziffer damit nirgends gleichen Schritt gehalten hat, vielfach sogar gesunken und jedenfalls jeder Gewinn bisweilen verschwunden ist, wenn gleichzeitig mit dem gesunkenen Ertrage infolge des Aufwandes für die Betriebsverstärkung das Verhältniß zwischen Einnahme und Ausgabe sich verschlechtert hatte[2]).

Nicht nebensächlich ist die fernere Erfahrung, daß bisweilen mit der größeren Beliebtheit, welche ein Betrieb bei den Arbeitern gewonnen hatte, die Abnehmer aus den wohlhabenderen Gesellschaftsschichten von der Benutzung sich zurückzogen. Soweit solches der Abneigung entspringt, dasselbe Verkehrsmittel mit jener zu benutzen, und damit auf einem Vorurtheile oder Kastengeiste beruht, ist es zwar als trauriges Zeichen mangelnder Bildung und ungerechtfertigter Ueberhebung tief zu bedauern, darf indeß gerade deshalb die Betriebsunternehmer nicht dahin führen, durch Einrichtung besonderer Wagenabtheilungen[3]) oder Aufgeben von Preisermäßigungen diese Fahrgäste sich erhalten zu wollen. Denn sie bilden in der Gesellschaft die Minderheit, welche mit ihren Anschauungen gegen das Wohl der Allgemeinheit zurücktreten muß und auf Verwirklichung ihrer Sonderbestrebungen kein Recht hat. Damit nicht zu verwechseln ist das sachlich berechtigte Verlangen, daß im regelmäßigen Verkehre in der Sauberkeit der Kleidung und dem rücksichtsvollen Benehmen alle Fahrbewerber dieselben Erfordernisse zu erfüllen haben. Da nun aber bei der Rückkehr von der Arbeit manche durch die Eigenart ihrer Beschäftigung hinsichtlich der Sauberkeit ihrer Kleidung den billigen Ansprüchen nicht zu genügen

[1]) Oben §§ 41, 161, 237—242 I 101 ff. II 97 ff., 321 ff.
[2]) Vergl. die Ziffern oben § 158 II 87 mit § 238 II 325.
[3]) Unten § 345 II 543.

vermögen, ist das Einrichten von Sonderzügen für diese zweckmäßig[4]). Der etwaige Vorwurf, daß die davon Betroffenen zurückgesetzt, wenn sie von Benutzung der fahrplanmäßigen Wagen abgehalten und auf Sonderzüge angewiesen würden, entbehrt der inneren Berechtigung. Denn sie würden durch ihr Zulassen in die regelmäßigen Züge die übrigen Fahrgäste stören und in deren natürliches Recht auf Unberührtbleiben ihrer Kleidung vom Schmutze anderer eingreifen, was zu thun ihnen als der Minderheit durch den Mehrheitswillen abgeschnitten werden soll.

Welche Zugeständnisse hinsichtlich der Fahrpreisgestaltung zu machen, welche Gegeneinrichtungen zum Schutze der Allgemeinheit gegen die Sonderbestrebungen nach der einen oder anderen Richtung zu treffen sind, wird im Einzelfalle mit Rücksicht auf die Zusammensetzung der Ortsbevölkerung, den Wohlstand und die wirthschaftliche Lage zu bestimmen sein, sodaß allerdings nicht ausgeschlossen ist, in einem Betriebe das Nebeneinanderbestehen verschiedener Wagenklassen für ersprießlich zu halten und einzuführen, wenn unter der Ortsbevölkerung ein ausgeprägter Kastengeist bei mangelnder Nachgiebigkeit besteht, während in einem anderen infolge der vorherrschenden Ueberzeugung von der Gleichberechtigung Aller die nämliche Einrichtung entbehrlich erscheint.

§ 321. Glaube und Aberglaube für das Verkehrsgesetz.

Sicher wird manchen die Behauptung befremden, daß das Glaubensbekenntniß der Ortsbevölkerung, der Grad ihrer Glaubensfestigkeit und der herrschende Aberglaube nicht ohne Einfluß auf die örtliche Verkehrsgestaltung sind. Gleichwohl beruht sie auf unumstößlichen Zifferbeweisen und stichhaltigen Gründen. Die Betriebsverwaltungen werden deshalb die örtlichen Glaubensverhältnisse nicht völlig unberücksichtigt lassen dürfen.

I. Zur Befriedigung des religiösen Bedürfnisses der Katholiken reicht abweichend von der Glaubensanschauung der Evangelischen und Juden der Besuch des Gottesdienstes an den Sonn- oder Festtagen bezw. dem Sabbath nicht aus, gehört vielmehr das Hören

---

[4]) Oben § 315 II 480.

der Messen, welche alltäglich je nach der Zahl der vorhandenen Geistlichen von früh bis zur Mittagszeit gelesen werden. Viele hören solche täglich vor Beginn ihrer Arbeit, weshalb die ersten Messen meist in die frühesten Morgenstunden fallen, und ein starker Verkehr zur Kirche stattfindet. Wo man es mit einer zahlreichen glaubensfesten katholischen Bevölkerung zu thun hat, werden zu den üblichen Messezeiten entsprechende Fahrgelegenheiten feil zu halten sein, indem daraus Mehreinnahmen zu erzielen sind.

Umgekehrt verbietet das Sittengesetz den Juden das Fahren am Sabbath und Feiertage vom Untergange der Sonne des vorhergehenden Tage ab. Dementsprechend nehmen strenggläubige Juden von der Bahnbenutzung in dieser Zeit Abstand. Hierauf ist zum Theil der schwächere Verkehr an den Freitagen gegenüber den sonstigen Werktagen und das Zurückbleiben der Verkehrszunahme gegen die berechtigte Zunahme an den Sonnabenden zurückzuführen[1]).

II. Hauptsächlich ist das allerwärts beobachtete Mißverhältniß an den Freitagen gegenüber den übrigen Werktagen auf den herrschenden Aberglauben zurückzuführen, daß dieser Tag Unglück bringe, weshalb viele ihre Geschäftsbesorgung an einem solchen unterlassen. Hieraus erklärt sich die Thatsache, daß Frauen, welche bekanntlich abergläubischer als die Männer zu sein pflegen, des Freitags in der Fahrgästeziffer einen hinter dem Durchschnitte zurückbleibenden Bruchtheil darstellen. Würde die Möglichkeit bestanden haben, an denjenigen Freitagen, auf welche Festtage fielen, die Beförderten von der Gesammtziffer abzuziehen, so würde die Verhältnißziffer des regelmäßigen Freitagsverkehres noch mehr unter die Durchschnittsziffer gefallen sein.

§ 322. Wechselwirkung der verschiedenen Einflüsse.

Die Gleichförmigkeit und Regelmäßigkeit, mit welcher die mannigfachen Einflüsse eintreten, erleiden bisweilen eine Unterbrechung durch das Dazwischentreten eines Nebenumstandes, welcher das Entfalten ihrer natürlichen Wirkung vereitelt. Nach dieser Richtung ist bereits der Wechselwirkung Erwähnung geschehen, welche

[1]) Oben § 313 II 475.

Witterungs- und anderweite Naturereignisse auf die Gestaltung des Sonntags- oder des Wochentagsverkehres zu äußern[1]) vermögen, sowie daß das zufällige Fallen eines Feiertags oder eines Monatsersten auf einen Freitag[2]) das natürliche Bild des Verkehrsandranges an diesem Tage verändert, weil dann z. B. der Aberglaube seine verkehrsmindernde Gewalt verliert.

Bei dieser Sachlage würde es von großer Oberflächlichkeit zeugen, wenn diejenigen Zufälligkeiten unberücksichtigt blieben, welche ab und zu wiederkehren, dann aber stets die gleiche Erscheinung hervorbringen. Der Verkehrsstatistiker wird dadurch in die Zwangslage versetzt, bei der von ihm verlangten Vorherbestimmung des muthmaßlichen Verkehrsandranges behufs Vorbereitung der zu seiner Bewältigung erforderlichen Mittel, das gewisse Eintreten derartiger Ausnahmeerscheinungen gebührend zu berücksichtigen, sodaß er z. B. die Charfreitage oder diejenigen Montage, auf welche zweite Feiertage fallen, anders wie die übrigen gleichen Wochentage zu behandeln hat.

Außer diesen zwar seltenen, aber doch noch immer in gewissen regelmäßigen Zwischenräumen sicher wiederkehrenden Umständen giebt es noch eine ganze Reihe, deren Wiederkehr unsicher oder unregelmäßig ist. Ihre Wirkung festzustellen ist gleichwohl nicht nebensächlich, nachdem neuerdings das Reichsgericht[3]) in einer Haftpflichtsache den Rechtsgrundsatz ausgesprochen hat, daß das Anströmen einer Menschenmenge auf einen einfahrenden Bahnzug die Eigenschaft eines außerordentlichen Ereignisses verliere und den Einwand höherer Gewalt herzustellen aufhöre, wenn es sich um ein Vorkommniß handelt, welches im nämlichen Betriebe schon früher einmal beobachtet war, sodaß man hätte mit der Wahrscheinlichkeit seiner Wiederkehr rechnen und die entsprechenden Vorkehrungen treffen sollen. Entsprechend wird man also z. B. festzustellen und die gemachten Erfahrungen in einem späteren Gebrauchsfalle zu verwerthen haben, welche Wirkung auf die Verkehrsgestaltung Hof-

---

[1]) Oben § 313, 315, 318 II 477, 482, 486.

[2]) Oben § 313 II 474[2].

[3]) Urt. 9. Febr. 1893 (VI 276 1892) in Preuß. VerwBl. XIV 359, wodurch das Urt 27. März 1888 (oben § 82 I 245[26]) eine Einschränkung erfahren hat.

festlichkeiten, Leichenbegängnisse, Paraden, Ausstellungen, Schützenfeste und ähnliche Vorgänge geäußert[4]), welchen Massenandrang sie gebracht, welche Vorkehrungen sie erfordert, welche eigenthümlichen Gefahren sie geschaffen haben, sobald deren Wiederkehr am nämlichen Orte nicht ausgeschlossen erscheint.

§ 323. Verkehrsregelnde Gewalt der Straßenbahnen.

Ziffermäßig nachweisbar[1]) wohnt den Straßenbahnen eine »verkehrsregelnde« und deshalb die Verkehrssicherheit hebende Gewalt bei. Denn im Zeitenverlaufe haben allerwärts die Unfälle und Zusammenstöße abgenommen oder ist doch wenigstens ihre Zunahme hinter der Ziffer zurückgeblieben, um welche der Verkehr gestiegen bezw. die Zahl der Züge und Beförderten gewachsen ist[2]). Diese Erscheinung findet darin ihre Erklärung, daß die Ortsbevölkerung, sobald sie mit den eigenthümlichen Gefahren des neuen Verkehrsmittels vertraut geworden ist, dieselben vermeiden lernt und ihr Verhalten im Straßenverkehre dementsprechend einrichtet. Dazu tritt, daß das Gebundensein der Fahrzeuge an Schienenwege deren willkürliches Ausbiegen hindert, weshalb die durch sie drohende Gefahr auf den begrenzten Straßentheil beschränkt bleibt. Endlich wird bei strenger Durchführung des Gebotes für sonstige Fahrzeuge[3]), von den Schienen wegzubleiben, in Letzteren eine Stelle geschaffen, auf welche sich die durchkreuzende Fahrzeuge Bedrängten flüchten können, so lange kein Straßenbahnwagen naht.

Hierauf ist der eingetretene Wechsel in der behördlichen Auffassung über die Ersprießlichkeit oder Schädlichkeit einer zunehmenden Erweiterung der Straßenbahnen für die Sicherung des Straßenverkehrs zurückzuführen[4]). Beschränkungen, die früher für uner-

---

[4]) Oben § 313 II 479.

[1]) Ztschr. f. Lok. u. Straßenb. III 180, VII 62, 151.

[2]) Vergl. die Uebersichten in meinen Betriebsunfällen § 12 S. 46 Haftpflicht §§ 20, 26 S. 90, 107, UnfallsgG §§ 79, 80 S. 259, 262, welche die Zahl der Fahrgästeunfälle auf die Gesammtzahl der Beförderten und die der Straßengänger auf die zurückgelegten Fahrten oder geleisteten Wegelängen zurückführen.

[3]) Oben §§ 32, 94 I 75^8, 289^3.

[4]) Betriebsunfälle 3; Haftpflicht § 2 S. 9, § 24 S. 102.

läßlich galten, sind fallen gelassen, Vorurtheile sind aufgegeben worden; aus früheren Gegnern der Straßenbahnen sind eifrige Förderer geworden; Anlagen, um welche sich die Unternehmer früher kaum zu bewerben gewagt hätten, weil sie ihre Bemühungen für hoffnungslos gehalten haben würden, sind neuerdings behördlicherseits zur Ausführung angeboten worden. Immer weitere Kreise nehmen an der Entwickelung der Straßenbahnen, Ausbildung eines sachgemäßen Netzes, Vermehrung des Betriebes lebhaften Antheil. Heute begreift man kaum noch die Schwierigkeiten, mit denen die ersten Unternehmungen zu kämpfen, und die Vorurtheile, welche sie zu überwinden hatten[5]).

Gleichwohl bestehen noch heute hier und dort manche Schwierigkeiten, Vorurtheile und irrthümliche Auffassungen, sowie eine allzugroße Aengstlichkeit der Behörden, die ihrer Behebung durch sachgemäße Aufklärung aufgrund statistischer Nachweise bedürfen.

Auf Vorurtheil beruht z. B., daß die Aufnahme von Straßenbahnen eine gewisse Straßenbreite erfordere, weshalb sie in schmalen und verkehrsreichen Straßen aus Gründen der Verkehrssicherheit zu hintertreiben seien, indem vielmehr[6]) jede Straße von solcher Breite, daß sich zwei Wagen darin begegnen können, unbeschadet ihrer Länge, Verkehrsdichtigkeit und anderweiten Beschaffenheit — durchweg gerade oder theilweis gekrümmt — zur Aufnahme des Bahnbetriebes geeignet ist[7]). Denn der Bahnwagen hält sich auf den einzelnen Theilen des Straßenkörpers nicht länger auf, belastet ihn also nicht mehr und behindert die Bewegung der sonstigen Verkehrsfahrzeuge in keinem größeren Umfange, als jeder andere sich mit derselben Schnelligkeit bewegende Wagen. Insofern die durch den Bahnbetrieb Beförderten aufhören, durch sonstige

---

[5]) In Berlin z. B. hatte die Genehmigung zur Benutzung der Leipziger Straße zu Gleisanlagen achtjährige Arbeit erfordert, hatten 1865 die Tagesblätter fast einstimmig gegen die Verlegung von Schienen Unter den Linden geeifert, und ist neuerdings diese Verlegung von der Gemeindevertretung und ihnen als nothwendig bezeichnet worden.

[6]) Haftpflicht § 27 S. 109; v. Lindheim 3.

[7]) Allenfalls könnten in engen Straßen Dampfbetriebe wegen der Störung der Anwohner durch Rauch und Geräusch der arbeitenden Maschine, sowie anderweite mechanische Betriebe, weil über die Ungefährlichkeit ihrer Zulassung genügende Erfahrungen bisher fehlen, noch Beanstandung finden.

Fahrgelegenheiten oder als Fußgänger den Straßenverkehr zu belasten und den Straßenkörper in Anspruch zu nehmen, gleicht sich die Straßenbelastung aus, weil der Zuführung des neuen Verkehrsmittels die Abnahme eines gebräuchlichen gegenübertritt, sodaß von einer Ueberlastung des Straßenverkehrs durch den Bahnbetrieb keine Rede sein kann.

Daß die Bahnwagen auf Schienen laufen und am Ausbiegen gehindert sind, beeinträchtigt die Bewegung des sonstigen Verkehrs in keinem höheren Maße als andere Fuhrwerke. Allerdings wird der Verkehr gestört, wenn ihre Fortbewegung aufgehalten wird, indeß verursacht jeder andere Wagen, dessen Fortbewegungsmöglichkeit vorübergehend aufhört, weil er umgestürzt oder sein Gespann zu Falle gekommen ist, gleichfalls eine Straßensperre und damit Verkehrsstörung. Nun werden aber Bahnwagen weder leichter noch häufiger in der Bewegungsmöglichkeit aufgehalten als anderes Fahrzeug bis auf den Umstand, daß auf eingleisigen Strecken allerdings in den Weichen eine Ansammlung von Wagen stattfindet, wenn ein Wagen durch ein Betriebshinderniß aufgehalten wird. Gleiches ist bei Fuhrwerk anderer Art nicht ausgeschlossen, wenn z. B. ein hoch beladener Möbelwagen umgefallen ist, oder ein zu schwer belasteter Rollwagen stehen bleibt, weil die Pferde die Last nicht mehr zu ziehen vermögen. Bei zweigleisigen Strecken sind Verkehrsstörungen seltener, weshalb auf starkbelebten Straßen zweigleisige Bahnen oder zahlreiche Weichen zu verlangen sein werden.

Mit den Rädern ihrer Fahrzeuge in den Schienenrillen hängen zu bleiben, können die Kutscher durch aufmerksames Fahren vermeiden, da es ausnahmslos auf einen Verstoß gegen Polizeiverbote neben eigener Ungeschicklichkeit oder Fahrensunkunde zurückzuführen ist. Gleiches gilt von dem Hängenbleiben der Pferde mit den Stollen in Weichenkasten oder Schienenrillen [8]).

---

[8]) Deshalb artet der Gerichtsgebrauch (oben § 94 I 289[1]), auf erhobene Schadensklagen anläßlich derartiger Vorkommnisse die Bahnbetriebsunternehmer zu verurtheilen, und damit die vorgefallenen Verstöße gegen die Straßenordnung den Führern der fremden Wagen oder Pferde zur Schuld nicht anzurechnen, schon zu einer verhängnißvollen Aufmunterung aus, den Straßenbahnbetrieben eine Gefahr zu bereiten.

In Straßen, welche bloß für zwei nebeneinander fahrende Wagen genügende Breite bieten, hat die Erfahrung den Bahnbetrieb bei zweigleisiger Anlage mit zahlreichen Kreuzweichen für ausführbar erkennen lassen, wenn von den beiden Gleisen stets nur das eine, also z. B. des Morgens das rechte, am Nachmittage das linke befahren werden darf, sodaß das nichtbefahrbare zum Aufstellen von Wagen Zwecks deren Ent- und Beladen verwendbar bleibt[9]).

Trotz der Dichtigkeit des in ihr herrschenden Verkehrs vermag jede Straße die Belastung der Bahnen zu tragen, sogar im Wettbetriebe durch zwei Unternehmer[10]), ohne daß sich eine Gefährdung der Straßengänger und Fuhrwerke gezeigt hätte. Gleiches gilt von erheblichen Krümmungen bei wechselnder Straßenbreite oder starken Steigungen bei lebhaftem Verkehre. Bloß solche Straßen vertragen die Gleisaufnahme nicht, welche nicht einmal für zwei nebeneinander fahrende Wagen genügende Breite abgeben[11]).

Die Gefahren in den verschiedenen gewerblichen und geschäftlichen Fuhrbetrieben für Leben, Gesundheit und Eigenthum sind massenhaft[12]), in ihrer Art mannigfaltiger und im Ausgang verhängnißvoller[13]) als solche durch den Straßenbahnbetrieb. Unter Außerachtlassen der kutscherberufsgemäßen Aufmerksamkeit werden täglich Tödtungen und Körperverletzungen von Straßengängern verursacht[14]).

---

9) z. B. in Bremen (UnfallsgG § 83 S. 274), wo sie sich sogar im elektrischen Betriebe bewährt hat.

10) K. Hilse: Betriebsunfälle 45; Haftpflicht § 27 S. 108ff; UnfallsgG. § 83 S. 271ff.

11) K. Hilse: Ztschr. f. Lok. u. Straßenb. III 168, VII 62, 151; Betriebsunfälle 45; Haftpflicht 108ff.; v. Lindheim 3; vgl. die entgegengesetzte Ansicht der Stadtverordneten zu Halle in Straßenbahn II 212.

12) Alexander-Katz i. d. Ztschr. Straßenbahnen 1888, 220; B. Hilse i. d. Gegenwart XXXIV 212.

13) K. Hilse: Haftpflicht §§ 29—32 S. 115—136, § 42 S. 171f. und §§ 47, 48 S. 193—201; UnfallsgG. §§ 28, 36, 52, 81, 96 S. 115, 149, 185, 187, 263, 311.

14) Durch einen wirksameren Schutz des Bahnbetriebes und strengere Maßregeln gegen Wagenführer, welche grundlos die Gleise benutzen, würden die Unfälle im Straßengewühle noch erheblich herabgemindert werden: Schutzbedürfniß §§ 30, 35 S. 191ff., 119. Die Verbreitung der mechanischen Betriebe und die Zunahme des gemischten Gebrauches von Thieren und Maschinen wird die Unhaltbarkeit des heutigen Strafrechtszustandes bald beweisen; hierzu § 268 II 378[2].

Zweiter Abschnitt.

Das Betriebsgesetz der Straßenbahnen.

§ 324. Begriff und Nutzen.

Hat man durch das Verkehrsgesetz den Umfang des örtlichen Verkehrsbedarfes und seine nach Zeit, Wetter und sonstigen einflußübenden Nebenumständen wechselnde Gestaltung kennen gelernt, so weiß man doch immer erst, was dazu erforderlich wäre, um das erkannte Bedürfniß nach Ortsveränderungen so vollkommen zu befriedigen, daß jeder damit zufrieden ist, wozu gehören würde, die Beförderungsleistungen in so großer Menge und derartiger Beschaffenheit feilzubieten, daß es dem Einzelnen vergönnt ist, jederzeit eine seinen Zweckbestimmungen genau angepaßte Fahrgelegenheit zu finden und ungehindert zu benutzen. Man steht jetzt vor der weiteren Frage, ob die Verwirklichung dessen überhaupt ausführbar ist, ob man die zu einer entsprechenden Betriebsentfaltung benöthigte Macht und gehörigen Mittel besitzt bezw. sich zu verschaffen vermag, und inwieweit die zu treffenden Einrichtungen mit dem eigenen Nutzen noch verträglich sind und nicht vielleicht umgekehrt die Bestandsfähigkeit des Betriebes untergraben würden. Denn der Glaube würde ein verhängnißvoller Irrthum sein, daß die Bevölkerung und die öffentliche Meinung in ihren Wünschen stets innerhalb der Möglichkeitsgrenze bleibt, oder daß die Behörden bei ihren Anordnungen unfehlbar das Richtige treffen und stets ohne Voreingenommenheit nach Erwägung aller einschlagenden Verhältnisse und denkbaren Tragweite zu ihren Beschlüssen gelangen. Darf die Betriebsverwaltung sich aber nicht auf die Unfehlbarkeit oder die Bescheidenheit der Behörde und der öffentlichen Meinung verlassen, beiden weder größere Sachkenntniß noch reiferes Urtheil zutrauen, als sie selbst besitzt, so wird sie gezwungen, die Ausführbarkeit und Ersprießlichkeit jeder Betriebsentfaltung selbständig zu beurtheilen. Ein Hülfsmittel dazu wird ihr im Betriebsgesetze geboten, welches die Grenzen der eigenen Macht und der Ausführbarkeit geplanter Maßregeln lehrt.

Die Gestaltung sowohl des Bahnnetzes wie des Betriebsplanes und die Erfüllung der an beide zu stellenden Wünsche liegt nämlich keineswegs ausschließlich im Belieben und der freien Selbstbestimmung der Betriebsunternehmer oder Betriebsleiter, sondern hängt in einem nicht zu unterschätzenden Umfange von mannigfachen einflußübenden Nebenumständen ab, zu deren erfolgreichem Ueberwinden bisweilen die Macht fehlt. Vornehmlich gehören hierher: das Einverständniß der Bahnaufsichts- und der Ortspolizeibehörden mit den geplanten Betriebseinrichtungen, die Bereitwilligkeit der Straßeneigenthümer, den Gleiseinbau in den öffentlichen Straßenkörper zu gestatten, das Vorhandensein oder die Beschaffbarkeit der dazu erforderlichen Triebkräfte und Betriebsmittel in ausreichender Menge und in entsprechender Leistungsfähigkeit bezw. die gebotene Möglichkeit, solche zu verstärken oder zweckdienlich umzugestalten. Das Wohlwollen der Bevölkerung und die öffentliche in den Tagesblättern zum Ausdrucke gebrachte Meinung wird, soweit sie dem Betriebe und seinen Einrichtungen sich günstig äußern, diejenigen Hindernisse und Schwierigkeiten wegzuschaffen vermögen, welche Mißgunst, Selbsterhaltungstrieb oder Unverstand Dritter der Betriebsführung fahrlässigerweise oder böswillig bereiten, ohne indeß allmächtig zu sein.

Hat man es jedoch bei der Betriebsführung nicht bloß mit dem gewonnenen eigenen Urtheile und der Selbstentschließung zu thun, vielmehr eine Menge verschiedenartiger, theilweis sich widerstreitender Umstände und äußerer Einflüsse zu bekämpfen und den dadurch gebotenen Zuständen bezw. Verhältnissen gebührend Rechnung zu tragen, so brauchen weder alle Unvollkommenheiten eines Straßenbahnbetriebes ausschließlich dessen Unternehmer oder Leiter zur Last zu fallen, noch sind ihnen umgekehrt alle Mängel und Schattenseiten nachzusehen, weil sie einer unabwendbaren Gewalt oder mitwirkenden Einflüssen zuzuschreiben seien. Wie immer, so liegt auch hier das Richtige in der Mitte.

Um zu einem möglichst vollkommenen Betriebe zu gelangen, muß der Unternehmer oder Leiter zunächst den Umfang der einflußübenden Nebenumstände und die Grenze seiner Macht, solche zu überwinden, feststellen. Da die Behörden bei ihren Entschließungen nach gesetzlichen Grundsätzen zu verfahren haben und die Straßen-

eigenthümer erfahrungsgemäß gleichfalls nicht planlos handeln, sondern eine gewisse Regelmäßigkeit bei ihren Entschließungen walten lassen, wird der aufmerksame Beobachter allerdings vorherbestimmen können, inwieweit er für seine Pläne auf deren Zustimmung oder Widerspruch zu rechnen hat, und ob ihm Wege offen stehen, den letzteren zu brechen. Nicht minder läßt sich vorher übersehen, ob die verfügbaren Mittel ausreichen oder versagen, und ob ihre Verstärkung bezw. Umgestaltung möglich ist, sodaß die geplante Betriebsführung gelingen wird. Selbst das Wohlwollen der Bevölkerung oder der Widerstand Dritter treten nicht völlig plan- und regellos auf, unterliegen vielmehr einer gewissen Gleichmäßigkeit, indem dieselben Vorfälle und Aeußerlichkeiten meist die nämliche Wirkung erzeugen und den gleichen Erfolg bringen.

Nach alledem besteht eine gewisse Gesetz- und Regelmäßigkeit in dem Auftreten, in der Beharrlichkeit, der Aufhebungsmöglichkeit und dem Erfolge der einzelnen einflußübenden Nebenumstände, welchen die Betriebsgestaltung unterliegt. Durch ihr rechtzeitiges Aufsuchen erspart man viel vergebliche Arbeit und manchen nutzlosen Aufwand. Das gewonnene Ergebniß macht das Betriebsgesetz[1]) der Straßenbahnen aus, welches also die Grenze zeigt, bis zu welcher Verbesserungsversuche vielleicht gelingen werden, während weitere Bestrebungen erfolglos verlaufen müssen.

§ 325. Machtfrage gegenüber den Staatsbehörden.

Da den Polizeibehörden für ihr Verhalten gesetzliche Grenzen gezogen[1]) sind, welche ohne die Gefahr, durch die vorgesetzte Behörde oder im Verwaltungsstreitverfahren zurechtgewiesen[2]) zu werden, nicht überschritten werden dürfen, ist das Walten einer Willkür der Beamten gegenüber den Straßenbahnen regelmäßig ausgeschlossen und höchstens als Ausnahme denkbar. Daraus folgt, daß eine gewisse Gleichmäßigkeit in den Grundsätzen, welche im Bereiche des Straßenbahnwesens schließlich zur Durchführung gelangen, zu beobachten sein wird, und daß ein gründlicher Kenner

[1]) Straßenbahn VI 77.
[1]) Oben § 20 ff. I 42 ff.
[2]) Oben § 124 I 367 ff.

des Verwaltungsrechtes und der herrschenden Verwaltungsgrundsätze sehr wohl bis zu einem hohen Wahrscheinlichkeitsgrade vorher zu bestimmen vermag, wie im gegebenen Falle die Behörde sich verhalten, welche Forderung sie stellen und welche Wünsche sie unerfüllt lassen wird.

Da das Verwaltungsrecht der verschiedenen Staaten von einander abweicht, und da ferner im Zeitenverlaufe aufgrund der wechselnden Verhältnisse und einer gewonnenen besseren Erkenntniß die Auffassung über die Ersprießlichkeit oder Schädlichkeit gewisser Einrichtungen Aenderungen erfährt, wird allerdings nicht ausgeschlossen sein, daß in einem Lande etwas gutgeheißen, was im anderen versagt wird, oder daß später einmal etwas zu erreichen ist, was früher nicht durchzusetzen war. So hat z. B. in Preußen die Polizei als Bahnaufsichtsbehörde seit dem 1. Oktober 1892 einen weit geringeren Einfluß auf die Betriebsführung der Straßenbahnen, als sie bis dahin zu beanspruchen pflegte, indem G. v. 28. Juli 1892 § 4, 52 die Grenzen enger gezogen und noch dazu das Verwaltungsbeschwerde- bezw. streitverfahren gewährt hat, als man aus der Regelungsbefugniß nach GwO § 37 ableiten durfte. Jetzt wird deshalb das Ausmustern von Pferden oder der Ausschluß von Wagen für den Betrieb wegen angeblicher Unansehnlichkeit nicht mehr erfolgen dürfen, man wird nicht mehr dem ausgesetzt sein, daß ohne nachweisbare Gefahr für Ordnung, Ruhe und Sicherheit des öffentlichen Verkehres die Zahl oder Fahrgeschwindigkeit der Züge unnatürlich beschränkt wird [3]). Fernerhin wird darauf zu rechnen sein, daß die Fahrpreise nur in der Höchsthöhe beschränkt und bei ihrem Bemessen die Anlagekosten gebührend berücksichtigt werden, weil dem Unternehmer die Möglichkeit zu deren Verzinsung und Tilgung bleiben [4]) soll.

Um die herrschenden Verwaltungsgrundsätze im Bereiche der Straßenbahnen kennen zu lernen, müßten die Betriebsunternehmer allerdings Vorkehrungen treffen, daß solche gesammelt und leicht zugänglich werden, was durch Begründung eines Landesvereines und Herausgabe einer sachkundig geleiteten Zeitschrift zuverlässig zu erreichen wäre [5]).

---

[3]) Sten.B. d. Preuß. Abg. 1892 S. 1977—1987.

[4]) Dies gilt z. B. auch für Bayern nach V. 20. Juni 1855 § 10[6].

[5]) Unten §§ 380, 381.

§ 326. Nachtfrage hinsichtlich der Bahnkörperreinigung.

Für die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Betriebes ist das Reinhalten des Bahnkörpers und namentlich der Schienenrillen von fremden Gegenständen unerläßlich. In richtiger Erkenntniß dessen wird dem Reinigen überall eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Gemeinüblich werden dabei die Schienenrillen von fremden Bestandtheilen dadurch befreit, daß sie mit einem in dieselben genau passenden Werkzeuge, welches meist durch Menschen und vereinzelt durch mechanische Kraft bewegt[1]) wird, ausgehoben werden. Die so gewonnenen Stoffe werden in gewissen Zwischenräumen zunächst seitwärts der Gleise ausgeworfen, um von dort aufgeladen und entfernt zu werden.

Der jüngsten Zeit war es vorbehalten, diesen seit mehr als einem Vierteljahrhundert eingebürgerten Gebrauch für strafbar und verkehrsstörend erklärt zu sehen[2]), weil dadurch eine Verunreinigung der Straßen hervorgerufen werde. Statt dessen wird bisweilen[3]) angeordnet, die ausgehobenen Stoffe an der Auswurfstelle sofort aufzuladen, bevor sie das Pflaster berührt haben. Wie diese gegenwärtig im Straf- und im Verwaltungsstreitverfahren verfolgte Frage entschieden werden wird, ist zwar noch unsicher. Da indeß der Zweck, aus welchem fremde Bestandtheile aus den Schienenrillen entfernt werden, deren Reinigen ist, so fehlt in der ausgeführten That jedenfalls eine auf Verunreinigung des Straßenkörpers gerichtete Absicht. Nun ist der im Straßenkörper ruhende Schienenweg entweder als ein Theil der Straße anzusehen, oder für eine von derselben unabhängige besondere Anlage zu erachten. Im ersteren Falle gereicht die, zu seiner Reinigung vorgenommene

---

[1]) Die verschiedenen Schienenreinigungsmaschinen hat Kuhrt in Ztschr. f. Lok. u. Straßenb. XII 15ff. beschrieben.

[2]) z. B. Elberfeld, Magdeburg; Ztschr. f. Transportw. X 101.

[3]) Urt. des Kammerger. 14. März 1892 als höchsten Landesgerichtshofes (V O. 317. 91) spricht den bedenklichen Rechtsgrundsatz aus: eine Verunreinigung der Straße liegt unzweifelhaft vor, wenn der Angeklagte den aus den Schienen hervorgekehrten Schmutz auf die Straße werfen läßt, selbst wo eine Verpflichtung zur Beseitigung der Verunreinigung nicht aufgestellt ist.

Handlung also in weiterem Verlaufe zur Straßenreinigung, weil die Entfernung des Schmutzes von einem Theile zum Schmutzfreiwerden des Ganzen beiträgt. Im anderen Falle ist nicht bloß die Schiene, sondern der ganze zwischen den beiderseitigen Schutzstreifen belegene, für die Zwecke des Bahnbetriebes hergegebene und gemeinüblich vom Unternehmer zu unterhaltende Straßentheil für die besonders geartete Anlage aufzufassen. Solange die Auswurfstoffe lediglich darauf liegen, verunreinigen sie höchstens den Bahnkörper und nicht die für den übrigen Verkehr freigebliebene Straße, sodaß dieserhalb es zu einer Straßenverunreinigung noch nicht gekommen ist.

Nach alledem spricht das Uebergewicht der Wahrscheinlichkeit dafür, daß der heutige Gebrauch im Reinhalten des Bahnkörpers solange wird weiter straffrei geübt werden dürfen, als aus der Art seiner Handhabung und der späteren Beseitigung der ausgehobenen Stoffe die Ueberzeugung zu gewinnen ist, daß es sich wirklich um Reinigungszwecke handelt, und die Absicht ausgeschlossen ist, den aus den Schienen gebrachten Unrath neben denselben bis zur Entfernung durch den Straßenreinigungspflichtigen liegen zu lassen.

Nach welchen Grundsätzen zur schnelleren Beseitigung der Schnee- und Eismassen vom Bahnkörper das Salzstreuen gestattet oder versagt zu werden pflegt, hat bereits eingehende Darstellung[4]) gefunden.

§ 327. Machtfrage gegenüber dem Straßeneigenthümer.

Da der Straßeneigenthümer in weiterem oder geringerem Umfange gelegentlich der Einbaugenehmigung einen Einfluß auf die Gestaltung des Betriebsplanes und der Beförderungspreise zu gewinnen pflegt[1]), und da man zu Bahnnetzerweiterungen seine Zustimmung braucht, werden für eine Betriebsentfaltung nothwendige Einrichtungen und Vorkehrungen meist seiner Mitwirkung bedürfen,

---

[4]) Oben §§ 98, 176, 190 I 299[1] II 161ff., 198.

[1]) Oben §§ 18, 47, 60—52, 148, 149, 213 I 38, 125, 161—174 II 46, 50, 264.

sodaß sein Widerspruch ihr Zustandekommen vereiteln kann. Nun steht nicht selten der Eigennutz des Straßeneigenthümers den Wünschen der Bevölkerung und der Bereitwilligkeit des Unternehmers zu deren Erfüllung feindlich entgegen. Wenn z. B. Millionen gefordert werden, um ein Bindeglied zwischen zwei Linien behufs des Durchgangsverkehres zu genehmigen, oder eine solche Gelegenheit benutzt wird, um die Einführung eines einheitlichen Zehnpfennigpreises[2]) durchzusetzen oder die Ausdehnung des Netzes durch das Bauland maßgebender Gemeindevertreter zu fordern[3]), so ist nicht der ablehnende Unternehmer, sondern der fordernde Straßeneigenthümer für den Urheber des Mißlingens zweckmäßiger Betriebsverbesserungen zu erklären.

Wo den Staatsbehörden das Recht beigelegt ist, die fehlende Zustimmung des Straßeneigenthümers zu ergänzen und dessen Forderungen auf das zulässige Maß zurückzuführen, wird es möglich sein, den Widerspruch des Straßeneigenthümers durch das Anrufen der zuständigen Staatsbehörde zu brechen. Wo dagegen ein solcher Ausweg fehlt, ist man auf die Willkür des Straßeneigenthümers angewiesen.

Zwar pflegen die Gemeindebehörden nach vorüberlegten Plänen unter Würdigung aller einschlagenden Verhältnisse zu handeln, sodaß bei ihnen auf eine gewisse Gleichmäßigkeit ihrer Forderungen zu rechnen ist. Sie sind indeß bei ihren Maßnahmen von der Gemeindevertretung abhängig, deren Zusammensetzung einem schnelleren Wechsel unterworfen ist, und in der (bewußt oder unbewußt) Sonderbestrebungen zur Geltung kommen, oder Zufälligkeiten den Ausschlag geben[4]). Deshalb wird im Einzelfalle der Betriebsunternehmer reiflich zu erwägen haben, bis zu welcher äußersten Grenze er Opfer bringen und Zugeständnisse machen darf, ohne die Bestandsfähigkeit seines Betriebes zu gefährden, oder ob er einen Einfluß auf maßgebende Personen in der Gemeinde-

[2]) Neuerdings in Berlin gelegentlich der Verhandlungen wegen Genehmigung zum Ueberschreiten Unter den Linden nach amtl. sten. Ber. d. Stadtverordn. 1893 S. 104.

[3]) z. B. die Verpflichtung der Neuen Berliner zum Gleiseinbau in der Prenzlauer Allee als Genehmigungsbedingung der Weißenseer Linie; amtl. sten. Ber. d. Stadtverordn. 1891 S. 337.

[4]) Oben § 239 II 330[4].

vertretung zu erlangen vermag, um diese zur Befürwortung seiner Pläne zu gewinnen[5]). Glaubt er beides bezweifeln zu müssen, dann handelt er klüger, von fruchtlosen Anträgen abzusehen, als Zeit, Mühe und Kosten auf Ausarbeitung von Bau- und Betriebsplänen zu verwenden, deren Verwirklichung ihm nicht vergönnt sein wird.

§ 328. Bahn- und Betriebsordnungen.

Die Gleichmäßigkeit und Regelmäßigkeit des Betriebes wird durch den Erlaß von Bahn- und Betriebsordnungen gefördert, wie die Erfahrungen im Bereiche der Eisenbahnen zeigen. Hier gehen sie von der Staatsgewalt aus, soweit sie das Verhalten Dritter gegenüber dem Bahnbetriebe regeln, und bleibt der Bahnverwaltung nur die Ordnung der inneren Angelegenheiten. Für die Straßenbahnen haben fast allerwärts die Polizeibehörden Betriebsordnungen[1]) erlassen, wozu ihnen die Regelungsbefugniß aus GwO § 37 und die allgemeine landesgesetzliche Befugniß der Polizei eine gesetzliche Handhabe bot[2]). Inwieweit die neuere Gesetzgebung in Preußen hier eine Aenderung geschaffen hat, ist noch streitig[3]). Ohne staatsbehördliche Unterstützung werden die Betriebsunternehmer das Ziel schwerlich erreichen, das Verhalten der Bevölkerung und der eigenen Leute rechtsverbindlich zu ordnen, weil vier verschiedene Fälle auseinander zu halten sind.

I. Die Bahn bietet durch ihre Beschaffenheit unabhängig von dem Betriebe gewisse selbständige Gefahren, z. B. durch Hängenbleiben in den Schienenrillen oder Weichenkasten und auf ähnliche Weise mehr[4]). Dieselben sind zu vermeiden, wenn Dritte ihr eigenes Verhalten entsprechend einrichten und namentlich vom Berühren der Bahn abstehen, sobald und soweit außerhalb derselben für ihre Bewegungen freier Raum bleibt. Die Eisenbahnbehörden haben kraft ihres Eigenthums an der Grundfläche, auf welcher der

[5]) Dies geschieht bisweilen durch Betheiligung beim Unternehmen in Form von Fixgeschäften, oben § 275 II 390[2].

[1]) Oben § 15 I 30.

[2]) Oben §§ 30, 33 I 65, 73.

[3]) Meine Untersuchung im Preuß. VerwBl XIII 609, v. Unruh: Kleinbahnen (Bromberg 1893, Mittlers Verlag) scheint Betriebsordnungen für nicht geboten zu halten.

[4]) Oben § 94 I 287.

Schienenweg ruht, ein Widerspruchsrecht gegen dessen Betreten durch Dritte, während den Straßenbahnunternehmern ein gleicher Rechtsgrund zur Untersagung der Schienenbenutzung nicht zusteht. Ihnen kann nur durch die Polizei geholfen werden, indem diese zum Schutze des Lebens, der Gesundheit oder des Eigenthums jedermann ein solches Verhalten gegenüber bestehenden Bahnanlagen vorschreibt, daß er vor Gefahren bewahrt bleibt. Derarte Vorschriften werden dann aus Sicherheitsrücksichten erlassen, sodaß ein Zuwiderhandeln die Thatbestandsmerkmale eines eigenen Verschuldens herstellt[5]). Wird die polizeiliche Hülfe versagt, so bleibt den Unternehmern nur übrig, durch öffentliche Warnungen das Bewußtsein der Gefährlichkeit zu wecken, welche gewissen Handlungen oder Unterlassungen beiwohnt, um so mittelbar das entsprechende Benehmen der Bevölkerung als Folge der gewonnenen besseren Erkenntniß zu erreichen.

II. In erhöhterem Grade birgt die Betriebsführung eigenthümliche Gefahren, welche überwiegend bei einem sachgemäßen Verhalten der Bevölkerung ausbleiben würden. Der Unternehmer kann, soweit keine Fahrgäste oder Bedienstete infrage kommen, aus eigener Macht auch hier nur durch Belehrung und öffentliche Warnungen wirken, nämlich entsprechende Verhaltungsmaßregeln verbreiten, ohne jedoch ihr Befolgen erzwingen zu können. Die Polizei ist dagegen befugt, durch Gebote oder Verbote einzugreifen, weshalb jede Betriebsverwaltung sich um deren Erlaß ernstlich bemühen sollte.

III. Wenngleich bisweilen den Straßenbahnen in ihrer Eigenschaft als öffentliche Fahrgelegenheiten die Befugniß abgesprochen wird, die Abgabe von Beförderungsleistungen an lästige Bedingungen zu knüpfen, so hat diese Auffassung nur soweit Berechtigung, als es sich um nutzlose Maßregeln handeln würde. Dagegen sind die Unternehmer wohl befugt, ein solches Verhalten bei der Bahnbenutzung zu verlangen[6]), welches zur Abwendung von Gefahren

[5]) Nach ALR I 6 §§ 25, 26 wird sogar eine Rechtsvermuthung dadurch hergestellt.

[6]) Wenigstens wird für Eisenbahnen die Berechtigung anerkannt, diejenigen Grundsätze aufstellen zu dürfen, unter welchen sie ihre Beförderungsleistung abgeben wollen. Vgl. z. B. Kronawetter in Verh. d. österr. Abg.

und zum Schutze der öffentlichen Ordnung zweckdienlich ist. Man wird deshalb wohl berechtigt sein, jeden von der Mitfahrt auszuschließen, der die Sicherheit oder Ordnung im Bahnbetriebe stören würde, sodaß der davon Betroffene schwerlich darauf zu rechnen hat, seine Ausschließung im Rechtswege für unerlaubt erklärt zu sehen. Nach dieser Richtung ist rathsam, durch eine zu erlassende Betriebsordnung Trunkenen, Kranken, unreinlich Gekleideten sowie solchen Personen die Mitfahrt zu versagen, welche entweder durch Singen, Rauchen, Lärmen, Rohheiten oder Unanständigkeiten die Mitfahrgäste belästigen, oder welche sich weigern, eingenommene Plätze zu verlassen, weil das Verweilen darauf Gefahr bringen könnte. Nicht minder wird das Ab- und Zusteigen im Fahren, das Mitbringen lästiger Gepäckstücke, das Einnehmen gewisser Plätze zu untersagen und umgekehrt von den Außenstehenden das Anhalten beim Durchfahren der Kurve unter Androhung des Ausschlusses von der Weiterfahrt zu verlangen sein. Um denjenigen, welche Sachen in Bahnwagen zurückgelassen haben, deren Wiedererlangung zu sichern, wird allgemein die Mitnahme zurückgebliebener fremder Sachen verboten werden dürfen.

IV. Damit nicht die eigenen Leute die Sicherheit und Ordnung des Betriebes stören, wird durch Dienstanweisungen ihr Verhalten zu ordnen, d. h. es werden diejenigen Handlungen festzustellen sein, deren Begehung entweder von ihnen gefordert oder ihnen untersagt wird. Die örtlichen Verhältnisse sind für den Umfang der zweckmäßigen Bestimmungen zwar nicht nebensächlich, sodaß die gleiche Betriebsordnung nicht für alle Unternehmungen gleich zweckmäßig zu passen braucht. Unbedingt wird dagegen jede Dienstanweisung diejenigen Grundsätze und Maßregeln zu enthalten haben, welche im Verhalten gegen die Fahrgäste und die Bevölkerung, zum Innehalten der planmäßigen Abfahrts- und Ankunftszeiten, zur Abwendung von Betriebsgefahren und Zusammenstößen, zur Verhütung unliebsamer Vorfälle mit Dritten (z. B. Streitigkeiten mit fremden Wagenführern), zur Erhaltung des Anstandes und der

am 1. März 1890 (Ztschr. f. Eisb. u. Dampfsch. VI 318). — Für die Eisenbahnen Deutschlands gilt seit dem 1. Jan. 1893 die Verkehrsordnung vom 15. Nov. 1892 (RGBl. 1892 Nr. 41).

Ordnung in den Zügen, zur Sicherung etwaiger zurückgebliebener Gegenstände, zur Behebung oder Abkürzung von Betriebsstörungen unerläßlich oder zweckdienlich sind.

§ 329. Ersprießlichkeitsfrage.

Solange die Straßenbahnbetriebe Erwerbsunternehmungen sind, wird die Frage eingehender Erwägung bedürfen, ob diejenigen Einrichtungen und Vorkehrungen, welche zur weiteren Betriebsentfaltung nothwendig sein würden, sich bezahlt machen d. h. mindestens einen so hohen Ertrag abwerfen werden, welcher den unvermeidlichen Unkosten ziffermäßig gleichkommt [1]), sodaß Fehlbeträge ausbleiben [2]). Denn nur von einer aus öffentlichen Mitteln lediglich zum Gemeinwohle errichteten Anstalt darf die Uneigennützigkeit verlangt werden, auf das Wiedereinbringen des Aufwandes gänzlich oder theilweis zu verzichten, wogegen kein Erwerbsunternehmer berufen ist, eine gleichgroße Rücksicht gegen die Allgemeinheit zu üben. Die äußerste Grenze seines Entgegenkommens auf die Wünsche der Behörden und das Verlangen der Bevölkerung liegt vielmehr in dem Verzichte auf einen Unternehmergewinn, weshalb jede Betriebsleitung fahrlässig handeln, und so der Strafbarkeit und Verantwortlichkeit verfallen würde, welche ihre schuldige Pflicht gegen den Betriebsunternehmer als ihren Auftraggeber soweit vergißt, um sichere Vermögensverluste gegen die Genugthuung einzutauschen, sich nachgiebig gezeigt zu haben.

Demzufolge muß man vor der Einführung jeder Neuerung das muthmaßliche Ergebniß durch Gegenüberstellen der Schätzungsziffern des erzielbaren Ertrages und des unausbleiblichen Aufwandes festzustellen suchen. Damit nicht genug, ist weiter zu erwägen, ob das aufgetauchte Bedürfniß andauern oder bald wieder vorübergehen wird, wie solches außerordentliche Ereignisse z. B. Ausstellungen, Schützenfeste und ähnliche thun. Letzterenfalles ist eine Wiederkehr in absehbarer Zeit ausgeschlossen, sodaß etwaige Triebkräfte und Betriebsmittel wieder überflüssig werden, welche lediglich zur Deckung des Ausnahmebedarfes angeschafft wurden, ohne

[1]) Oben § 158 II 83 ff.
[2]) Oben § 284 II 410 ff.

im regelmäßigen Bedarfe Verwendung finden zu können. Dieselben sind dann entweder wieder zu veräußern, was stets Verluste bringen wird, oder nutzlos weiter zu behalten, wodurch der Anschaffungsaufwand unverzinst bleibt und daneben ein Unterhaltungsaufwand verursacht wird. Beides beeinflußt den Vermögensstand ungünstig und schmälert die Gewinnsvertheilung.

Für einmalige oder nur selten wiederkehrende Bedarfsfälle ist die Verstärkung der Betriebsmittel und Triebkräfte nicht rathsam, sondern der Verzicht auf die gebotene Gelegenheit zum vorübergehenden Erzielen höheren Ertrages vorzuziehen, falls nicht etwa sicher ist, daß der zu erwartende Mehrertrag so hoch ausfallen wird, um neben den bedeutenden Betriebskosten zugleich den Betrag zu decken, welcher durch die Wiederveräußerung behufs der Wiedereinschränkung des Bestandes auf den regelmäßigen Bedarf verloren gehen wird, wobei dann immer noch jeder Gewinn ausbleibt und nur einem Verluste vorgebeugt ist. Wohl aber sind allerdings für solche Ausnahmefälle, welche in gewissen kurzen Zwischenräumen regelmäßig wiederkehren, z. B. den stärkeren Verkehrsandrang im Sommer oder an Sonntagen, die entsprechenden Beschaffungen als nothwendige und zweckmäßige zu bezeichnen, weil anderenfalls der Hauptzweck des Straßenbahnbetriebes, den Massenandrang zu bewältigen, in einer verhältnißmäßig großen Fällezahl verfehlt bleiben würde.

Alles dies führt dahin, daß die Fragen, ob genügende Betriebsmittel vorhanden oder ohne Nachtheil zu beschaffen sind, und ob die verfügbaren für die geplanten Zwecke taugen, oder ihre Umwandlung für die an sie zu stellende Leistungsfähigkeit lohnend ausfallen würde, den Ausgangspunkt der zu treffenden Erwägungen zu bilden haben.

§ 330. Ersprießlichkeit von Ueberfüllungsverboten.

Daß es zur Ueberfüllung von Bahnwagen kommt, beweist das Uebergewicht des Beförderungsbedarfs über die feilgehaltene Fahrgelegenheit und die Unvollkommenheit der bestehenden Betriebseinrichtungen. Die natürliche Abhülfe würde in einer Vermehrung der Betriebsmittel zu suchen sein, welche indeß keineswegs immer

auszuführen ist, weil sie entweder die Einstellung einer größeren Zügezahl oder die Bildung von Zügen mit größerem Fassungsgehalte verlangt und beides bisweilen mit der öffentlichen Ordnung unverträglich sein würde. Deshalb wird für Ausnahmefälle allerdings der Erlaß von Ueberfüllungsverboten mit dem Schaffen der Unmöglichkeit gleichbedeutend sein, den Verkehrsandrang zu bewältigen[1]). Für den regelmäßigen Verkehr sind sie dagegen ohne Unterschied, ob sie von den Behörden[2]) zur Sicherung der öffentlichen Ordnung oder von dem Unternehmer aus Zweckmäßigkeitsgründen ausgehen, durchzuführen, wenngleich unverkennbar ihr Bestehen ab und zu lästig erscheinen und Unzuträglichkeiten für den einen oder anderen mit sich bringen wird. Zu ihrem Erlasse können folgende Erwägungen bestimmen.

I. Die Ueberfüllung[3]) der Wagen ist für die Mitfahrenden lästig, kann bereits sogar unschicklich werden, birgt unverkennbar Gefahren und führt zur vorzeitigen Abnutzung der Triebkräfte und Betriebsmittel infolge deren Ueberlastung. Zwar wird gemeint, daß solange die Ueberfüllung zuzulassen sei, als die Fahrgäste sich solche gefallen lassen[4]), und daß sie ferner für den Unternehmer stets vortheilhaft sei, weil sie ihm die Beförderung einer größeren Menge und die Erzielung höheren Ertrages ohne jeden Mehraufwand und eine bessere Wagenausnutzung gestatte. Deshalb geben viele der amerikanischen Einrichtung den Vorzug, wonach volle Freiheit hinsichtlich der Aufnahme einer beliebigen Personenzahl besteht. Weil indeß die größere Last stets mehr Kraft zu ihrer Fortbewegung und eine festere Bauart der Wagen braucht, wird naturgemäß das Eigengewicht des Fahrzeuges schwerer und die Bespannung reichlicher ausfallen müssen, als wenn mit Sicherheit auf eine enger begrenzte Last zu rechnen wäre. Ist die Ueberfüllung keine stetige, so wird es also zu einem unfruchtbaren Kräfteverbrauch während der verkehrsstillen Zeiten kommen, der möglicherweise den Gewinn aus der Mehreinnahme der überfüllten Wagen

---

[1]) Oben § 313 II 476.

[2]) Oben § 36 I 89[7].

[3]) Köstler: Die Lösung der Pferdebahnfrage in Wien (Ztschr. f. Transportw. X 133.)

[4]) Oben § 313 II 477[8].

verschlingt. Ferner ist nicht ausgeschlossen, daß diejenigen von der Benutzung der Straßenbahnen allmählich abstehen, welchen das Verweilen in überfüllten Wagen lästig ist und die zugleich bemittelt genug sind, eine andere Fahrgelegenheit zu benutzen. Für die Befriedigung ihres Bedarfes werden andere Fahrbetriebe gegründet werden, die allmählich den älteren die bemittelteren Fahrgäste entziehen, sodaß diesen nur die minder begüterten bleiben, welche von einem Niedergange der allgemeinen Wirthschaftslage leichter betroffen und dadurch zur ferneren Fahrbenutzung mittellos[5]) werden. Durch die erhöhte Unfallsgefahr, welche überfüllte Wagen bergen, steigt die muthmaßliche Haftpflichtsabfindung. Die Ueberlast der Wagen und Ueberanstrengung der Pferde führt zur schnelleren Abnutzung und verkürzt die Gebrauchszeit. Wird diesen Erwägungen gleichmäßig Rechnung getragen, so neigt sich das Uebergewicht der Wahrscheinlichkeit dahin, daß für den Unternehmer die beschränkte Belastung der zügellosen Ueberfüllung vorzuziehen ist.

II. Damit ist keineswegs ausgeschlossen, für Ausnahmefälle das Zulassen einer größeren Personenzahl für zweckmäßig oder sogar zur Verkehrsüberwältigung unvermeidlich zu erklären[6]), wenn es sich nämlich um die Bewältigung eines Massenandranges handelt, für den die benöthigte Wagenzahl nicht gestellt werden kann. Aber selbst hier wird die Höchstziffer vorher zu bestimmen und keineswegs dem Urtheil der Schaffner zu überlassen sein, damit arge Betriebsstörungen und verhängnißvolle Unfälle durch den Zusammensturz der Wagen abgeschnitten werden.

III. Einer regelmäßigen Ueberfüllung der Wagen kann nur durch deren Vermehrung oder Vergrößerung oder Aenderung der Wagentypen vorgebeugt werden. Die erstere führt zu einer größeren Zügezahl und damit einer häufigeren Belastung jedes einzelnen Streckentheiles durch Bahnwagen. Folgeweise wird dem übrigen Straßenverkehre die Bewegungsfreiheit öfter beschränkt und die Gefahr der Zusammenstöße bezw. des Ueberfahrenwerdens vergrößert. Deshalb ist keineswegs ausgeschlossen, daß die Verkehrspolizei sie hindert, wodurch dieser Ausweg versagt.

---

[5]) Oben § 319 II 488.

[6]) Oben § 313 II 477.

Ist gleichwohl eine vermehrte Zügezahl zur Bedarfsbefriedigung unvermeidlich, so wird es zur theilweisen Ableitung und Verlegung des Bahnnetzes in Nebenstraßen kommen müssen. Die Kosten einer hierzu erforderlichen Bahnnetzerweiterung würden sich indeß erst lohnen, wenn der Verkehr in den Nebenstraßen mindestens so stark werden würde, daß die Ertragsziffer dem Kostenbetrage gleich kommt. Ob solches zu erwarten steht, wird im Einzelfalle aus den örtlichen Verhältnissen zu beantworten sein. Sofern der Zeitverlust kein gar zu großer ist, werden diejenigen zur Benutzung der Nebenbahnen willig übergehen, welche auf der Hauptbahn ihr Zurückbleiben erwarten müßten.

Durch Aenderung der Wagentypen können bei derselben Größe und Schwere unter Umständen mehr Plätze durch richtigere Raumvertheilung gewonnen werden. Dies darf indeß nicht mit Verringerung des Raumes für den einzelnen Platz geschehen, weil damit dieselbe Belästigung in anderer Form fortdauern würde, welche der Ueberfüllung entspringt. Die Verwendung größerer Wagen hat ihre Grenze, weil Decksitzwagen bei gewissen Steigungen gefährlich und in Fällen, wo die Bahn unter Brücken weggeht, infolge deren Höhenlage untauglich sind, während die Krümmungsverhältnisse der Bahn bisweilen der Verwendung längerer Wagen entgegenstehen.

Nach alledem gehört die Frage, wie einer Ueberfüllung entgegenzuwirken sei, zu denjenigen, deren Lösung sowohl für die Behörden wie für den Betriebsunternehmer ernste Ueberlegung und vorurtheilsfreie Prüfung vielseitiger sachlicher Erwägungen beansprucht und durch deren übereilte oder einseitige Erledigung nicht selten verhängnißvolle Unzuträglichkeiten in den örtlichen Lebens- und Verkehrsverhältnissen geschaffen werden können.

§ 331. Tauglichkeitsfrage.

Jeder Gegenstand ist für eine gewisse Zweckbestimmung durch seine Natur entweder unbedingt geeignet, sodaß er unter den wechselnden Verhältnissen stets in gleichem Grade brauchbar bleiben und nützlich wirken wird, oder seine Tauglichkeit wechselt je nach den gebotenen Voraussetzungen, sodaß sein Gebrauch in einem Falle Vortheil, im anderen Schaden bringen kann, weshalb vor seiner

Verwendung zunächst zu erwägen sein wird, ob diejenigen Eigenthümlichkeiten bestehen oder fehlen, ohne welche seine nutzbringende Wirkung nicht eintreten wird. Man kann also sehr wohl von einer unbedingten oder bedingten Tauglichkeit oder Untauglichkeit sprechen, was für die Verwendbarkeit von Personen oder Gegenständen zum Straßenbahnbetriebe gleichmäßig gilt. Einzelne von ihnen sind dazu vielleicht unter allen gegebenen Verhältnissen entweder brauchbar oder unbrauchbar, weil ihre Natur sie für die Verwendung zu Straßenbahnbetriebszwecken zweifellos tauglich oder bedingungslos untauglich erscheinen läßt; bei anderen würde dagegen je nach den Verhältnissen oder Eigenthümlichkeiten des Betriebes, für den ihre Verwendung in Frage steht, die Wirkung günstig oder unvortheilhaft ausschlagen, weil der Gegenstand im Verhältnisse zu den an ihn zu stellenden Anforderungen entweder zu werthvoll ist oder nicht ausreicht, entweder zuviel leistet, sodaß ein Theil seiner Leistungsfähigkeit ungenutzt bleiben würde, oder zu wenig leistet, sodaß der Bedarf durch ihn seine volle Befriedigung nicht erlangen würde.

Beides, zuviel und zuwenig, vermag jedoch gleich nachtheilig auszuschlagen. Wird z. B. eine zur Massenbeförderung äußerst verwerthbare Kraft, deren Herhaltung indeß gegenüber einer minder leistungsfähigen einen erheblichen Mehraufwand verursacht, für einen schwachen d. h. solchen Betrieb verwendet, bei dem höchstens ausnahmsweise auf Massenandrang zu rechnen ist, während für den regelmäßigen Verkehr die billigere und minder leistungsfähige Kraft voll genügen würde, so bleibt auf der einen Seite die überschießende Kraft unverwerthet und geht andererseits der Mehraufwand ungenützt verloren, welchen sie gegenüber den Kosten der billigeren Kraft verursacht.

Hieraus ist die Lehre zu ziehen, daß keineswegs jede Betriebsweise oder -einrichtung unter allen Verhältnissen und für die verschiedenen Betriebe gleich tauglich zu sein braucht, sodaß für den gerade fraglichen vornehmlich die Erfahrungen solcher Betriebe zu berücksichtigen sind, in welchen möglichst genau die gleichen Zustände, Verhältnisse und Bedürfnisse obwalten: die Verwerthung der aus dem Bereiche weiter verzweigter oder schwächerer Betriebe gewonnenen Ergebnisse darf jedoch nur in der Weise geschehen, daß vorurtheilsfrei erwogen wird, ob unter den abweichenden

Verhältnissen genau dieselbe günstige oder ungünstige Wirkung unfehlbar zu erwarten sein müßte. So sind z. B. die Vorzüge größerer Fahrgeschwindigkeit[1]) oder größerer Leistungsfähigkeit[2]) einer Triebkraft für einen Betrieb völlig werthlos, dem die Entfaltung größerer Fahrgeschwindigkeit behördlich abgeschnitten oder die Gelegenheit zur Ueberwältigung eines Massenandranges niemals geboten wird, weshalb der auf Erzeugung jener Vorzüge zu verbrauchende Mehraufwand gegenüber den Beschaffungs- und Unterhaltungskosten der schwächeren Kraft für ihn zur Verschwendung wird. Ein in allen Zweigen des Straßenbahnverwaltungswesens tüchtig ausgebildeter Betriebsleiter, welcher für einen verzweigten Betrieb segensreich wirken würde, wird für einen kleinen gefährlich sein, weil seine Schaffungskraft ihn leicht zu einer Betriebsentfaltung treiben wird, die einerseits den Bedarf, andererseits die Mittel übersteigt[3]). Der vorzüglichste Pferdekenner wird bei mechanischer Betriebsweise überflüssig, der gewandte Maschinenführer bei fehlender Kenntniß, mit Pferden umzugehen, für den Pferdebetrieb untauglich sein, weil die betreffenden Vorzüge nicht zur Geltung kommen können.

Nach alledem wird der Ausspruch stets auf Voreingenommenheit und einseitiger Beurtheilung beruhen, daß eine bestimmte Betriebsweise unter allen Umständen für jeden Betrieb gleich tauglich sei. Man wird weder behaupten dürfen, daß der Elektrizität die Zukunft im Straßenbahnwesen gehöre, weshalb das Dasein der thierischen Betriebe bedingungslos überall bald enden müsse, noch in Pferde-, Dampf- oder anderweiten Kraftbetrieben das ausschließlich und für alle unfehlbar taugliche Mittel finden wollen[4]).

Daß unter allen Verhältnissen gleich taugliche Triebkräfte, Betriebsmittel, Betreibungsweisen, Bahnnetzgestaltungen fehlen, erschwert allerdings dem Unternehmer und Betriebsleiter die Wahl und läßt seine Entschließung gegenüber den mannigfachen Vorschlägen oft gewagt erscheinen. Indeß giebt es doch immer noch gewisse stets zutreffende Anhaltspunkte, welche die Entschließung und Wahl erleichtern.

[1]) Oben § 192, unten § 332 II 207 ff., 515 ff.

[2]) Unten § 334 II 520 ff.; Schutzbedürfniß § 29 S. 98.

[3]) Unten § 357 II 573 mit § 334 II 521.

[4]) UnfallsgG §§ 9, 39, 100 S. 24, 161, 328[1]; Schutzbedürfniß § 26 S. 42; oben § 225 II 295[2].

§ 332. Werth des Schnellverkehres.

Der Gebrauch, zur Empfehlung einer Triebkraft hervorzuheben, daß sie gegenüber einer anderen die Erzielung höherer Fahrgeschwindigkeit ermögliche, veranlaßt zur Feststellung des Werthes, welchen die größere Fahrgeschwindigkeit für den fraglichen Straßenbahnbetrieb haben, bezw. ob wohl die Behörde auf ihr Begrenzungsrecht[1]) verzichten würde. Ohne den Einfluß zu verleugnen, welchen eine möglichst rasche Vermittelung der Ortsveränderungen durch die Straßenbahnen auf die Lebensverhältnisse der Bewohner eines Ortes äußern müßte[2]), ist gleichwohl zu bezweifeln, daß in absehbarer Zeit ein sehr schnelles Fahren durchzuführen sein wird.

Zwar steigt mit der größeren Entwickelung von Verkehr und Handel der Werth, welchen die Zeit für den Einzelnen hat, was zum Wunsche führt, möglichst schnell seine nöthigen Ortsveränderungen zurückzulegen, sodaß das schnellere Beförderungsmittel zum gesuchteren werden könnte, gleichwohl braucht seine Erfüllung (d. h. die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit) keineswegs immer im Nutzen des Unternehmers zu liegen. Denn je schneller ein Zug fährt, desto mehr sind die im Straßengewühle verkehrenden Personen oder Fahrzeuge gefährdet[3]). Jeder einzelne derartige Vorfall bewirkt indeß einen Aufenthalt und damit eine Betriebsstörung, die um so fühlbarer werden wird, je kürzer die Fahrzeit ist und je schneller die Züge sich folgen. Ueberdies werden Haftpflichts- und Entschädigungsaufwendungen bei allzugroßer Fahrgeschwindigkeit die Höhe erheblich übersteigen, welche bei der üblichen erfahrungsgemäß ausreicht[4]). Ferner gelingt vielen bei einem gewissen Geschwindigkeitsgrade, den fahrenden Wagen zu verlassen oder zu besteigen, ohne Schaden zu nehmen. Bei größerer Geschwindigkeit wächst die Gefährlichkeit eines solchen Unternehmens, das dann schnell zur verhängnißvollen Waghalsigkeit ausartet, wes-

---

[1]) Oben § 192 II 207 ff.

[2]) Ztschr. f. Transportw. X 47.

[3]) UnfallsgG §§ 30—37 S. 124 ff. Hier ist nachgewiesen, daß ein zu langsames Fahren allerdings gleichfalls gefährlicher wirkt, als ein solches mit mäßiger Geschwindigkeit.

[4]) a. a. O. §§ 62—69 S. 213 ff.

halb die meisten vom Versuche, im Fahren ab- oder aufzusteigen, abstehen und dem Betriebe als Fahrgäste verloren gehen werden, sobald ihr Fahrziel außerhalb einer Haltestelle anfängt oder endet und sie den Weg zur bezw. von der Haltestelle scheuen.

Alles dies muß den Unternehmer davon abhalten, im Innern geschlossener Ortschaften und namentlich dort, wo ein Ab- und Zusteigen im Fahren gebräuchlich ist, den Geschwindigkeitsgrad über das Maß steigen zu lassen, welches die Ausführung noch gestattet, sodaß ihm allerdings je nach der Ortslage die Zulässigkeit verschiedener Geschwindigkeitsgrade wünschenswerth sein muß. Wenn dem aber so ist, dann wird die größere Fahrgeschwindigkeit vielfach als Reizmittel versagen, die eingebürgerte Triebkraft durch eine andere zu ersetzen. Um die Unfallsgefahr anläßlich des Ab- und Zusteigens im Fahren zu vermindern, wird vereinzelt die Einrichtung fester Haltestellen bekämpft und vorgeschlagen, überall halten zu lassen, wo solches den Fahrgästen oder Fahrbewerbern günstig ist. Deshalb sind die Gründe und Gegengründe für beiderlei Maßnahmen aufzusuchen.

§ 333. Haltestellenzwang oder Haltestellenfreiheit.

Ob es zweckmäßiger ist, das Zu- oder Absteigen der Fahrgäste an jeder beliebigen Stelle ausführen zu lassen, sodaß allemal und überall gehalten werden muß, wo solches für die beregten Zwecke verlangt wird, oder feste Haltestellen mit der Wirkung einzurichten, daß außerhalb derselben nicht gehalten werden darf, sind die Meinungen zur Zeit noch getheilt. Bisweilen sind die Betriebsleiter allerdings der Nothwendigkeit überhoben, selbständig zur Frage Stellung zu nehmen, indem die Ortspolizeibehörden die Schaffner entweder von der Verpflichtung[1]) entbinden, außerhalb der angewiesenen Haltestellen Personen aufzunehmen und abzusetzen, oder sogar unter Strafandrohung verbieten, zwecks Aufnahme oder Absetzens von Fahrgästen außerhalb der Haltestellen halten zu lassen[2]). Für die zu treffende Entscheidung können Sicherheits-, Verkehrs- oder wirthschaftliche Gründe vorgebracht werden.

[1]) Oben § 36 I 89[10].

[2]) z. B. Frankfurt PolVerf. 3. Mai 1890 No. 4570. Hier bestanden

I. Die Ortspolizeibehörden befürchten einerseits empfindliche Verkehrsstörungen, andererseits vermehrte Unglücksfälle, wenn beliebig gehalten werden darf. Denn muthmaßlich wird gerade an Knotenpunkten des Verkehres, also mitten auf Straßenübergängen, am häufigsten die Absicht des Zu- oder Absteigens zu verwirklichen versucht werden. Einen Belag dafür liefert die große Fällezahl, in welcher das Auf- und Absteigen im Fahren gerade an Straßenkreuzungen sich vollzieht, in Verbindung mit der Thatsache, daß für die Benutzung der Straßenbahn häufig die augenblickliche Eingebung entscheidet, weil die Gelegenheit dazu sich gerade bietet und mitgenommen werden soll. Wird jedoch gerade auf dem Kreuzungspunkte mehrerer Straßen gehalten, so werden nicht bloß die nachfolgenden, sondern sogar die kreuzenden Fuhrwerke an der Weiterfahrt behindert und zum Halten gezwungen, sodaß deren Ansammlung leicht große Unzuträglichkeiten schaffen kann. Die Straßenübergänge sind somit die ungeeignetsten Stellen für das Halten von Fahrzeugen, welches vielmehr erst nach deren Ueberwindung oder schon vor deren Erreichen zu gestatten ist. Dabei ist das Erstere wieder dem Letzteren als minder gefährlich vorzuziehen. Denn das Wiederanfahren der vor der Straßeneinmündung haltenden Wagen bedroht die auf der Kreuzung befindlichen Personen oder Fahrzeuge, sobald sie darauf nicht gehörig vorbereitet sind, und setzt sie dem Ueberfahren oder Angefahrenwerden aus. Jenseits der Kreuzung ist dies ausgeschlossen, zumal das Ueberschreiten der Straße innerhalb der beiderseitigen Häuserreihen seltener vorgenommen wird.

Hierzu kommt, daß das plötzliche Anhalten eines Fahrzeuges für die nachfolgenden Wagen verhängnißvoll wird, deren Führer die Absicht des vorderen, die Weiterfahrt aufzugeben, nicht früh genug bekannt wird, um selbst noch rechtzeitig zu halten und ein Auffahren zu verhindern. Die Bauart der üblichen geschlossenen Straßenbahnwagen verdeckt nämlich dem Führer der nachfolgenden

---

ursprünglich nur Haltestellen für Aussteigende, während behufs Zusteigens überall gehalten werden durfte. Verschiedene Unzuträglichkeiten führten schon unterm 23. Juni 1882 zur Beanstandung dieses Gebrauches, um nach verschiedenen Zwischenmaßregeln mit dem Verbote abzuschließen.

Wagen die Bewegung des Zugführers, sodaß er nicht schon die Vorkehrungen zum Anhalten, sondern erst die vollendete Ausführung wahrnimmt und deshalb sorglos die beiderseitige Entfernung durch Weiterfahren verkürzt. Endlich kann vielleicht den Wagenführern verboten werden, an wenigen festen Haltestellen die Bahnwagen an deren Aufstiegseite zu überholen, damit die auf- und absteigenden Fahrgäste ungefährdet bleiben; dagegen würde es zweifellos zu weit gehen, wenn zum Schutze der Fahrgäste ein gleiches Verbot für die ganze Bahnstrecke erlassen werden würde. Nach alledem kann dem polizeilichen Vorgehen, das Zu- und Absteigen auf feste Haltestellen zu beschränken, die innere Berechtigung nicht abgesprochen werden.

Diese Auffassung wird keineswegs durch die Gegenanführung entkräftet, daß dadurch Personen, welche außerhalb der Haltestelle ab- oder zusteigen wollen, zu dem Wagniß verleitet werden, solches im Fahren zu thun. Mit dem Wegfalle des Anlasses dazu werden die unableugbar zahlreichen Unfälle dieser Art keineswegs gänzlich aufhören[3]) oder erheblich seltener werden, da sie nachweisbar in ihrer überwiegenden Mehrzahl unmittelbar an der Haltestelle einzutreten pflegen und in diesem Umfange muthmaßlich fortdauern würden. Ueberdies könnte dieser Unfallsart durch beiderseitige Vergitterung der Eingänge oder durch Strafandrohung gegen Zuwiderhandlungen vorgebeugt werden, falls eine soweitgehende Bevormundung der Bevölkerung zweckmäßig erscheint. Die Erwägung, daß das Wagniß als solches jedermann klar sein muß und es aus freier Entschließung ausgeführt wird, um geringfügige Wegestrecken oder kurze Zeitverluste zu sparen, läßt allgemein die daraus entstandenen Unfälle als selbst verschuldete erscheinen, für welche der Thäter die Verantwortlichkeit allein tragen muß, während sie weder dem Betriebsunternehmer, noch den Behörden aufzubürden ist[4]).

II. Der Verkehr verlangt ein pünktliches Einhalten der Fahrzeiten, damit Verlegenheiten durch Verspätungen erspart bleiben. Dieselbe wird durch die Einrichtung fester Haltestellen besser geför-

---

[3]) Mein UnfallsgG § 26 S. 96—107; Schutzbedürfniß § 19 S. 74 ff.
[4]) Oben §§ 32, 39 I 75[9, 10], 98[6].

dert, als durch Haltefreiheit, weil hier der Zugführer nicht zu veranschlagen vermag, welche Zeit er auf das Anhalten brauchen wird, solange die Fällezahl seine Vorberechnungen erheblich übersteigen kann. Bei eingleisigem Betriebe machen sich diese Nachtheile weit empfindlicher fühlbar, wie bei zweigleisigem, weil das verspätete Eintreffen eines Wagens die ganze Zugfolge beiderseits zu beeinflussen vermag. So oft die Behörden einerseits das pünktliche Innehalten der planmäßigen Ankunftszeiten und das rechtzeitige Eintreffen an den Ausweichungen fordern[5]), andererseits die Fahrgeschwindigkeit begrenzen, wird das Verbot[6]) des beliebigen Anhaltens[7]) und die Einrichtung fester Haltestellen eine unabwendbare Folge dessen sein müssen, weil etwaige Verspätungen durch vermehrte Fahrgeschwindigkeit nicht eingebracht werden dürfen.

III. Sachwidrig pflegt die Einrichtung von Bahnhaltestellen dort, wo bisher willkürlich ab- und zugestiegen werden durfte, in den Tagesblättern überwiegend für eine Rücksichtslosigkeit gegen die Bevölkerung erklärt und engherzigen Sparsamkeitsrücksichten der Betriebsleiter zugeschrieben zu werden[8]). Unleugbar gereicht die Einrichtung zur Schonung der Pferde und des Unterbaues der Wagen, welche durch allzuhäufiges Anbremsen, Anhalten und Wiederanziehen übermäßig angegriffen werden. Ob der daraus entspringende Nutzen in Höhe des Minderbetrages, welchen bei Abnahme der Verlust- und Abnutzungsgefahr die jährlichen Erneuerungen beanspruchen, durch den Fahrgelderausfall aufgewogen würde seitens derjenigen Personen, welche aus Bequemlichkeitsrück-

---

[5]) Oben § 82 I 235ff.

[6]) Dasselbe wird in der Uebergangszeit, um die Bevölkerung mit der Neueinrichtung zu versöhnen, bisweilen dadurch umgangen (Straßenbahn VI 97), daß die Fahrgeschwindigkeit verringert wird, so oft jemand sein Vorhaben erkennbar macht, mitfahren zu wollen, um ihm das Zusteigen im Fahren zu erleichtern, doch sind diesbezügliche Anweisungen nicht gefahrlos. Denn man verleitet dadurch zum Aufsteigen im Fahren, was der Rechtsprechung leicht Anlaß werden kann, in Haftpflichtsfällen den Einwand eigener Schuld für ausgeschlossen zu erklären, da ja die Handlung von dem Unternehmer unterstützt sei, und er durch die Mitwirkung bei Zuwiderhandlungen gegen eine sicherheitspolizeiliche Anordnung das Recht verwirkt habe, sich auf deren Bestehen zu berufen.

[7]) Oben § 36 I 88[5].

[8]) z. B. Düsseldorf, nach Straßenbahn VI 97.

sichten von der Mitfahrt abstehen, weil sie den Fußweg nach bezw. von der Haltestelle scheuen, kann streitig sein, da ziffermäßige Feststellungen bisher fehlen. Wohl aber sprechen gewichtige Anzeichen dafür, daß im Zeitverlaufe der Uebelstand, sich an die Haltestelle begeben zu sollen, als solcher nicht mehr empfunden wird, weshalb ein Einnahmeausfall durch Wegbleiben von Fahrgästen höchstens für die Uebergangszeit zu erwarten ist. Verschiedentlich[9]) will man sogar beobachtet haben, daß gerade in Betrieben mit Haltefreiheit weit mehr Personen die Gelegenheit zum Mitfahren verlieren, weil entweder ihre Absicht des Zusteigens von der Fahrmannschaft übersehen wird und deshalb das Anhalten unterbleibt, oder weil infolge allzuhäufigen Anhaltens der Anschluß an die zur Weiterfahrt zu benutzenden Kreuzungswagen bezw. das rechtzeitige Berühren der Ausweichungen verfehlt wird. Von einem wirthschaftlichen Nachtheile für die Betriebsunternehmer durch Mehrausgaben für Abfindung der Haftpflichtsgefahr kann keine Rede sein.

IV. Allzuviele Haltestellen einzurichten ist bedenklich. Denn die Dauer der planmäßigen Fahrzeit ist dieserhalb zu verlängern, weil bei ihrem Bemessen mit der Wahrscheinlichkeit zu rechnen ist, daß an jeder zu halten sein wird. Schlägt diese Annahme fehl, so kommt die dadurch erübrigte Zeit nicht etwa den Fahrgästen zugute, die umsoviel früher an ihr Ziel gelangen, ist vielmehr zur Verminderung der Fahrgeschwindigkeit zu verwenden, weil weder am Endziele noch an den einzelnen Zwischenstellen vorzeitig eingetroffen werden darf, ohne letzterenfalls den planmäßig Eintreffenden die Fahrgelegenheit abzuschneiden.

Als zweckmäßige Haltestellen sind die Knotenpunkte des Verkehrs zu bezeichnen; eine Nothwendigkeit, auf gleichmäßige Zwischenräume zu sehen, liegt nicht vor, weshalb sehr wohl angängig ist, je nach dem Verkehrsandrange auf gleich langen Strecken sie zahlreicher oder seltener, entfernter oder weiter zu stellen.

§ 334. Werth größerer Leistungsfähigkeit.

Durch größere Leistungsfähigkeit für den Betrieb wird eine Triebkraft oder Wagengattung vor der anderen nur dann taug-

---

[9]) z. B. in Mannheim, nach Straßenbahn VI 97, 186.

licher, wenn sie weder Mehrkosten verursacht noch mangels vorhandener Nachfrage unausgenutzt bleiben muß. Ist eines von beiden der Fall, so ist trotz ihrer geringeren Leistungsfähigkeit die andere vortheilhafter oder mindestens gleichwerthig. Denn wenn die Aussicht fehlt, auf einmal eine größere Fahrgästezahl befördern zu sollen, als ein kleiner Wagen faßt und eine Pferdekraft zu ziehen vermag, so ist es für den Unternehmer gleichgültig, ob der benutzte Wagen eine größere Personenzahl würde aufnehmen und die gebrauchte Zugkraft eine größere Last würde ziehen können, da beides unbenutzt bleiben muß. Verursacht dagegen die Anschaffung der anderen Wagengattung oder Triebkraft einen höheren Anlagepreis, oder ist das Eigengewicht des Wagens schwerer, sodaß seine Fortbewegung mehr Kraft erfordert und er auf den Gleisbau gewichtiger einwirkt, oder sind die Unterhaltungskosten theurer, so gestaltet sich Wahl und Uebergang zur theureren Kraft sogar schon zur Verschwendung, weil der Mehraufwand für Eigenschaften gewährt wird, die dem Betriebe nicht zugute kommen, sondern für ihn vollständig entbehrlich sind.

Was von beweglichen Gegenständen gilt, trifft auch für persönliche Leistungen, die für den Betrieb gebraucht werden, und für die Gestaltung des Schienenweges zu. In einem Betriebe oder einem Geschäftszweige desselben sich nicht an demjenigen als Betriebsleiter oder Werkthätigen genügen zu lassen, der die dafür ausreichende Uebersicht und Geschäftskunde besitzt, um gegen höheres Gehalt eine bessere Kraft zu gewinnen, ist in doppelter Hinsicht Verschwendung, nämlich durch den Mehraufwand des höheren Gehaltes und dadurch, daß man dem Betreffenden die Möglichkeit entzieht, seine Kräfte voll und ganz zu entfalten.

Damit soll keineswegs gesagt sein, daß die leistungsfähigere Kraft unbedingt zurückzustellen, wenn eine nur gerade ausreichende geboten ist; vielmehr wird bei gleichen Bedingungen die bessere vor der schlechteren den Vorzug verdienen, weil sie für die immerhin nicht ausgeschlossene Möglichkeit verwerthbar ist, daß die andere durch die Betriebsentwickelung ihre Tauglichkeit verlieren würde. Dies darf indeß nicht soweit gehen, eine größeren Aufgaben gewachsene Kraft festzuhalten, wenn sie für einen anderen Betrieb besser verwerthbar wird, während für den eigenen eine schwächere

zu gewinnen ist, denn durch ihr Abgeben kann dem Gemeinwohle gedient werden, welchem der Eigennutz zu weichen hat, sobald jeder Nachtheil daraus wegfällt.

§ 335. Werth vermehrter Zügezahl.

Eine Vermehrung der Zügezahl kann entweder durch Ausdehnung der täglichen Betriebsdauer nach Beginn und Ende oder durch schnellere Zugfolge geschehen.

I. Die Ausdehnung des täglichen Betriebsdienstes beansprucht naturgemäß ohne Unterschied der verwendeten Triebkraft Mehrkosten nicht bloß für die hergehaltene Zugkraft sondern auch für die Betriebsmannschaft und bewirkt überdies eine Mehrabnutzung des Schienenweges und der Fahrzeuge. Man wird deshalb zu veranschlagen haben, ob solche Deckung finden, was keineswegs schon dadurch erwiesen ist, daß die neu eingelegten (früher oder später abgelassenen) Züge besetzt werden, weil dies auf Kosten der bestandenen erfolgt sein kann, indem diese um ebenso viel Personen schwächer besetzt bleiben, als die neuen eine Besetzung finden. In allen derartigen Fällen würde die verlängerte Betriebsdauer auf Kosten des Unternehmers eintreten und der Nutzen bloß denjenigen Abnehmern von Beförderungsleistungen zugute kommen, welchen die neu eingerichteten Züge besser liegen. Ob diese des Opfers werth sind, kann streitig sein. Kommt das Gemeinwohl infrage, was beim Ablassen von Schüler-[1]) oder Arbeiterzügen zutrifft, so wäre das Versagen nicht zu billigen, während für die Begünstigung des nächtlichen Schwärmens kaum Opfer gebracht werden dürften, so daß Nachtzüge[2]) nur eingelegt werden sollten, wenn sie sich bezahlt machen.

II Die schnellere Zugfolge soll bei elektrischem Betriebe[3]) ohne Mehraufwand für die herzuhaltende Kraft zu erreichen sein, obschon zu bezweifeln ist, daß solches unbegrenzt der Fall sein wird, weshalb die Mehrkosten hier auf die Löhnung der Fahrmannschaft und den Werth der erhöhten Abnutzungsgefahr beschränkt bleiben würden.

---

[1]) D. Verkehrsgew. VI 93; oben § 315 II 480.

[2]) Oben § 199 II 225.

[3]) Oben §§ 225, 262, 263 II 295 ff., 307 ff.

Gleiches wird für den Preßluft-[4]), Seil- oder Kabelbetrieb[5]) behauptet. Bei Benutzung sonstiger Triebkräfte[6]) würden die Kosten der hergehaltenen Kraft durch die vermehrte Zügezahl steigen. Diese Umstände zwingen zum Voranschlage des muthmaßlichen Mehraufwandes, welchen die geplante Neuerung verursachen und umgekehrt des Ertrages, welchen sie schätzungsweise einbringen müßte. Unverkennbar steigt im Straßenbahnbetriebe mit der gebotenen Fahrgelegenheit die Abnahme von Beförderungsleistungen, weil vielfach die Benutzungsabsicht erst durch das Erscheinen des Zuges erwacht, während sie bisher fehlte und man den Weg zu Fuß zurücklegen wollte. Zieht man diese Thatsache mit in Erwägung, so wird allerdings eine Vermehrung der Zügezahl schon dann vortheilhaft erscheinen, wenn erfahrungsgemäß die Zahl der unbefördert gebliebenen Bewerber um die Mitfahrt zwar noch zu gering ist, um einen Wagen zu füllen, weil diejenigen schnell zuerworben werden, welche die Gelegenheit erst zu Fahrbewerbern machen wird.

§ 336. Ausreichen der Mittel.

Die landläufige Redensart, jeder muß sich nach seiner Decke strecken, hat für den Straßenbahnbetrieb dahin sinngemäße Anwendung zu finden, daß Einrichtungen unterbleiben, für welche die vorhandenen Mittel nicht ausreichen. In dieser Hinsicht sind Vermögensstücke und persönliche Eigenschaften von einander zu halten.

I. Die Letzteren müssen angeboren oder angelernt sein, weshalb eine große Verschiedenheit im Befähigungsgrade der Unternehmer denkbar ist. Der Eine kann vermöge seiner hervorragenden Anlagen oder erworbenen Erfahrungen einen weit verbreiteten Betrieb zu übersehen und richtig zu leiten imstande sein, während die beschränktere Auffassungsgabe, geringere Regsamkeit, schwächere Urtheilskraft, mangelhafte Entschlossenheit und fehlende Thatkraft eines Anderen kaum der Zumuthung gewachsen zu sein braucht, einem mäßigen Betriebe sachgemäß vorzustehen. Deshalb würde das Verlangen der Behörden oder öffentlichen Meinung, einen der eigenen

---

[4]) Oben § 227 II 302 ff.

[5]) Oben § 226 II 299 ff.

[6]) Oben §§ 223, 224, 228, 229, 261 II 291 ff., 304 ff., 367 ff.

Fähigkeit und dem eigenen Unternehmungsgeiste übersteigenden Betrieb einzurichten, eine unlösbare Aufgabe sein und für den Betroffenen stets nachtheilig auslaufen. Da nun das Gesetz für ein so weit gehendes Verlangen den Behörden keine Stütze bietet und selbst der Billigkeit widerstreitet, von jemandem Unmögliches zu verlangen, so wird das Sträuben eines Unternehmers, seinen Betrieb über den selbstgewählten Umfang auszudehnen, höchstens dahin führen dürfen, einem Dritten einen Wettbetrieb[1]) zu gestatten. Ein solcher kann für den sich sträubenden Unternehmer lästig und nachtheilig werden, woraus für diesen die Zwangslage entsteht, zu wählen, welches von beiden ihm drohenden Uebeln (einer übermäßigen Betriebsausdehnung oder eines entstehenden Wettbewerbes) das geringere ist. Denn daß eine Forderung des Gemeinwohles unerfüllt bleiben müsse, weil der zugelassene Unternehmer eine Betriebsausdehnung nicht für gut befindet, oder weil sie seinen Fähigkeiten und Neigungen nicht mehr zusagt, würde nur dort zutreffen, wo ein Recht zum ausschließlichen[2]) Betriebe erworben wurde. Mithin wird überwiegend eine reifliche Prüfung der eigenen Fähigkeiten und der Möglichkeit, sie anderweit her zu ergänzen, den zu treffenden Entschließungen vorausgehen müssen, wobei man sich jedoch davor wohl zu hüten hat, aus voreingenommener Aengstlichkeit die Gefahren eines Wettbetriebes und die Vortheile der gewünschten Betriebsausdehnung[3]) zu überschätzen.

II. Fehlende Vermögensstücke lassen sich zwar durch Zuerwerb ergänzen, der indeß wiederum das Vorhandensein oder das Aufbringen der benöthigten Mittel voraussetzt. Sind zwar verschiedene Wege dafür geboten[4]), so versagen sie in dem Augenblicke mehr oder weniger, wo die Ergiebigkeit des Betriebes sinkt und der Gewinn hinter den landesüblichen Zinsen für sichere Geldanlagen zurückbleibt. Deshalb ist der Eintritt eines solchen Zustandes sorgsam zu vermeiden und eher auf jede Betriebserweiterung zu verzichten, als seiner Entstehung Vorschub zu leisten, zumal wenn die Bedürfnißfrage noch unentschieden ist.

---

[1]) Oben § 152 II 63ff.
[2]) Oben § 214 II 266.
[3]) Oben §§ 155, 160 II 73ff., 92ff.
[4]) Oben §§ 206—211 II 244 260.

III. Von tiefgehendem Einflusse auf die Entschließung des Unternehmers, ob er Aufwendungen zur Verbesserung des Betriebes gefahrlos noch machen darf, wird die Dauer des ihm zustehenden Betriebsrechtes sein, weil er innerhalb dieser Frist den Aufwand wieder einzubringen hat, den die Ausführung verschlingen[5]) würde. Deshalb kann es allerdings vorkommen, daß für einen Betrieb die Umwandlung des Schienenweges zur Verwendung einer billigeren Zugleistung noch lohnend ausfällt, während sie für den anderen Verlust bringen würde. Denn bleibt die Gesammtsumme der Ersparnisse durch die billigere Zugleistung und des Mehrertrages der gewonnenen Verkehrszunahme für die ganze Betriebsdauer hinter demjenigen Betrage zurück[6]), welchen die Neueinrichtung kostete, so ist der ungedeckt gebliebene Kostentheil als Fehlbetrag vom Unternehmen zu tragen. Deshalb ist es nicht ungerechtfertigt, wenn Unternehmer für die zeitgemäße Umwandlung der Betriebsweise auf solange die Ausdehnung ihres Betriebsrechtes beanspruchen und zugebilligt erhalten, als dazu gehören würde, ohne Schmälerung der bisherigen Ergiebigkeit bezw. Zinsbeträge den neuen Kapitalsaufwand voll zu tilgen.

§ 337. Werth richtiger Betriebsführung.

Die Betriebsweise wird durch die Beschaffenheit des Bahnnetzes dergestalt beeinflußt, daß dessen Mängel oder Unvollkommenheiten naturgemäß die richtige Betriebsführung stören, welche zur sachgemäßen Verkehrsüberwältigung eigentlich gehören würde. Fehlen Verbindungsglieder zwischen den Treffpunkten von zwei Linien, so ist auf Einrichtung eines Durchgangsverkehrs zu verzichten; ist die Genehmigung zum Verlegen von Schienenwegen in die Hauptverkehrsstraßen nicht zu erlangen, weil behördliche

---

[5]) Oben §§ 289—291 II 418ff.

[6]) Würde z. B. die Dauer des Einbaurechtes nur noch 10 Jahre betragen und innerhalb derselben durch eine mehr zeitgemäße Zugleistung jährlich 100000 Mk. erspart werden und weitere 50000 Mk. mehr einkommen, während der Aufwand für den Gleisumbau 2000000 Mk. betragen hätte, die mit 4% zu verzinsen wären, so würden von den ersparten und eingekommenen 1500000 Mk. allein 800000 Mk. auf Kapitalszinsen verbraucht und nur 700000 Mk. zur Kapitalstilgung verfügbar geblieben sein. Bei 20jährigem Betriebe würde unter gleichen sonstigen Verhältnissen durch Zins auf Zinsrechnung ein Gewinn herauskommen.

Vorurtheile oder übermäßige Kosten dem entgegenstehen, so muß man sich allerdings daran genügen lassen, durch Nebenstraßen und auf Umwegen die beiderseitigen Endpunkte zu erreichen. Mithin brauchen keineswegs alle Mängel einer Betriebsführung auf einem Verschulden der Betriebsleiter zu beruhen: im Gegentheile wird überwiegend die Ungunst der gebotenen Verhältnisse, die polizeiliche Einmischung oder der Unverstand der Straßeneigenthümer einen verhängnißvollen Einfluß üben.

Hiervon abgesehen, sind die Ansichten sehr getheilt, welche Bedingungen zur Erreichung eines vollkommenen Systems des Schnellverkehrs zu erfüllen und welche Einrichtungen zu treffen sind, um allseitige Zufriedenheit zu schaffen. Während nach Klarke[1]) hierzu gehört, daß die Linien von dem Geschäftsinnern nach allen Richtungen strahlenförmig — gleich den Speichen eines Wagenrades — nach den Vororten im Zuge der Hauptgeschäftsstraßen bei gleicher Fahrgeschwindigkeit auslaufen und die Benutzung ohne Wagenwechsel möglich wird, verlangen Andere einen Durchgangsverkehr zwischen den verschiedenen Vororten bald der Länge nach, bald durch die Bildung von Kreisen oder Ringen. Da jede dieser Betriebsweisen ihre Schatten- und Lichtseiten hat, erscheint deren getrennte Behandlung rathsam.

§ 338. Strahlenförmiger Betrieb.

Seiner Einrichtung steht der schwerwiegende Einwand gegenüber, daß es zu einer unzulässigen Ueberlastung der Verkehrszentren kommen müßte, wenn an den Kreuzungspunkten der Hauptverkehrsstraßen bereite Wagen in großer Zahl halten dürften, die dort den Anfang und das Ende ihres Fahrzieles hätten. Zwar kann durch die Beschränkung der Haltezeit des einzelnen Wagens auf das denkbar kleinste Maß in etwas Abhülfe geschaffen werden, doch wird, wenn man den aus den verschiedenen Richtungen Eintreffenden die Möglichkeit zum sofortigen Weiterkommen nach einer anderen Richtung verschaffen will, ein möglichst gleichzeitiges Eintreffen aller Richtungswagen zu erstreben sein.

---

[1]) Ztschr. f. Transportw. X 39; v. Mühlenfels (ebenda X 240) hält thunlichsten Zusammenhang der einzelnen Betriebslinien für erstrebenswerth, eine Betriebsverpachtung dagegen für sachwidrig, weil der Pächter naturgemäß auf Ausbeutung des Pachtverhältnisses angewiesen sei.

Je mehr Richtungen befahren werden, desto größer ist naturgemäß die Zahl der zusammenströmenden Wagen und Personen, desto größer die Schwierigkeit, sich zurecht zu finden und nach dem richtigen zu gelangen, desto unvermeidlicher ein arges Gedränge und großer Wirrwar, desto drohender die Unfallsgefahr. Man braucht bloß den Verkehr auf lebhaften Eisenbahnhöfen zu beobachten, um alles dies bestätigt zu sehen. Dabei sind dort die Anwesenden auf die Fahrgäste beschränkt, während man im Straßenbahnbetriebe mit dem übrigen Fuhrwerks- und Fußgängerverkehr und den Schaulustigen noch zu rechnen haben wird. Daraus erklären sich die verkehrspolizeilichen Bedenken, welche vielfach dem Vorschlage entgegentreten, die Bahnlinien bis an die Hauptverkehrsstellen zu führen und dort das Haltenlassen von Wagen durchzusetzen.

Umgekehrt wird bei strahlenförmigem Betriebe vermieden, daß die einzelne Strecke zu lang wird, um der Zugkraft oder Begleitmannschaft nicht inzwischen eine Ruhepause gewähren oder sie wohl gar wechseln zu müssen. Der Betrieb wird vielmehr von den Außenpunkten besorgt werden können. Außerdem wird, wo der Einheitspreis gilt, derselbe nur für die einzelne Fahrt zu erheben sein, sodaß für Benutzung jedes neuen Wagens eine besondere Zahlung zu erfolgen haben würde. Allerdings ist umgekehrt die Gefahr nicht zu unterschätzen, daß zur Bequemlichkeit der Fahrgäste die Einführung von Umsteige- oder Zuschlagskarten verlangt werden könnte, wodurch dem Betriebsunternehmer schwer überwindliche Umständlichkeiten bereitet werden würden.

§ 339. Durchgangsbetrieb.

Ein Durchgangsverkehr über das ganze vorhandene Bahnnetz wird dort, wo es verschiedenen Eigenthümern dergestalt gehört, daß jeder nur einen Theil desselben besitzt, besonders dann vereitelt, wenn die Einbaugenehmigung verbietet, anderen die Mitbenutzung zu überlassen oder sich das Mitbenutzungsrecht auf anderen Strecken zu verschaffen. Gleichwohl wird in unbegreiflicher Kurzsichtigkeit ein derartiger Vorbehalt vielfach angetroffen und beibehalten, während gerade umgekehrt die verschiedenen Eigen-

thümer der einzelnen Bahnnetztheile gehalten sein müßten, sich gegenseitig eine Mitbenutzung zu gestatten, sobald solches aus Verkehrsrücksichten wünschenswerth und ohne wirthschaftliche Nachtheile des betreffenden Anlagebesitzers ausführbar ist. Wo es unter dem Obwalten derarter Beschränkungen zu einem Durchgangsverkehre nicht gekommen ist, trägt unverkennbar der beschränkende Straßeneigenthümer und nicht der beschränkte Betriebsunternehmer die Schuld an der naturgemäßen Unzufriedenheit der Ortsbevölkerung über die unzureichenden Verkehrszustände. Das Verlangen eines Mitbenutzungsrechtes wird aber ausnahmslos auf den Widerstand des Eigenthümers der mitzubenutzenden Strecken stoßen und übertriebenen Forderungen begegnen, weil sein Eigennutz ihn bei der Ungewißheit, inwieweit durch eine Mitbenutzung ihm Fahrgäste verloren gehen, dazu bestimmen wird, diese Gefahr zu überschätzen.

Dabei ist jedoch der Durchgangsbetrieb zweifellos einem solchen auf getrennten Strecken zum nämlichen Treffpunkte vorzuziehen. Dadurch gewinnt neben den Fahrgästen, welche des Umsteigens und der Erlegung des Fahrpreises für zwei getrennte Strecken überhoben werden, gleichzeitig der Unternehmer. Denn ihm fallen jetzt als Abnehmer von Beförderungsleistungen diejenigen zu, welche für ihre Ortsveränderung auf beiden (nunmehr vereinigten) Seiten bezw. Linien nur je eine so kurze Strecke zu fahren haben, daß der daraus gewonnene Nutzen ihnen weder die Umständlichkeit des Umsteigens, noch einen doppelten Fahrpreis aufwiegt, weshalb sie vom Fahren lieber Abstand nehmen. Mithin gleicht die Einrichtung von Durchgangslinien scheinbar unverträgliche Gegensätze aus, befriedigt gleichzeitig den beiderseitigen Eigennutz der Leistungsabnehmer und des Betriebsunternehmers, verschafft eine bessere Ausnutzungsfähigkeit der Wagen und Zugkräfte, indem das Verhältniß zwischen gefahrenen und benutzten Wagenplätzen sich nach letzterer Hinsicht günstiger gestaltet[1]. Aus allen diesen Erwägungen würde

[1]) Der nämliche Wagenplatz wird im Durchgangsverkehre bisweilen doppelt besetzt. Aus Hamburg ist solches im Längenbetriebe allerdings ziffermäßig nicht nachzuweisen, indem von dort nur bekannt ist, daß die Durchschnittsbenutzungsziffer im Gesammtverkehre von 1889–1891 = 64,48 bezw 63,42 und 61,58 % aller gestellten Wagenplätze betragen hat, während sie in den gleichen Jahren im Längenbetriebe zwischen 31,41—82,95 bezw. 5,42

es solange verfehlt sein, auf den Vortheil langer Durchgangslinien zu verzichten und den Betrieb auf Theilstrecken zu beschränken, als nicht etwa durch den Zwang, Einheitspreise einzuführen und die Erhebung eines je nach Länge der benutzten Strecken zu bemessenden Fahrgeldes aufzuheben, der Betriebsunternehmer in die Nothlage [2]) gebracht würde, sich nunmehr für die ganze Strecke an dem Preise genügen lassen zu sollen, welchen er bei Fortbestand des Theilbetriebes für jeden Theil zugestanden erhalten müßte.

Nicht unerwähnt darf das Bedenken bleiben, daß das ununterbrochene Laufenlassen der Pferde auf langen Strecken dieselben mehr anstrengen und deshalb früher abnutzen würde, als wenn ihnen angemessene Arbeitspausen gewährt werden. Mag es zwar richtig sein, daß eine Ueberanstrengung schadet, so zeigt andererseits gerade umgekehrt die Erfahrung, daß ein längerer Stillstand der durch Anstrengung in Schweiß gerathenen Pferde im Freien bei ungünstiger Witterung die Ursache zu Erkrankungen abgeben kann, weshalb verschiedentlich empfohlen wird, schwitzende Pferde erst trocken zu reiben, bevor man sie ruhen läßt. Da nun selbst lange Betriebslinien hinter denjenigen Maßen zurückbleiben, welche Pferden erfahrungsgemäß in einem Laufe ohne Ueberanstrengungsgefahr zuzumuthen ist, so wird das beregte Bedenken nicht für stichhaltig zu befinden sein. Uebrigens könnte noch dadurch jede Ueberanstrengungsmöglichkeit abgeschnitten werden, daß es in der Streckenmitte zu Bahnhofsanlagen kommt, wogegen allerdings bisher überwiegend verstoßen worden ist.

§ 340. Kreis- oder ringförmiger Betrieb.

Erfahrungsgemäß sind bei jedem Betriebe in Längenrichtung die Wagen an den beiderseitigen Enden schwächer besetzt als in der Streckenmitte. Das Ab- bezw. Zunahmeverhältniß richtet sich nach dem Grade der weiteren Annäherung an das bezw. Entfer-

---

bis 82,59 und 5,36—84,09 % geschwankt hat. 1891 wurden die Wagenplätze besetzt auf 2 Linien zwischen 80—90, auf 3 zwischen 70—80, auf 8 zwischen 60—70, auf je 4 zwischen 50—60 und 40—50, auf je 1 zwischen 30—40, 20—30 und 5,36 %. Für Berlin oben § 309 II 467.

[2]) Oben § 239 II 330.

nung von dem Ende der Betriebslinie steigt bezw. fällt also dementsprechend. Da die Betriebskosten indeß für jeden Wegetheil gleich hoch bleiben, so wird naturgemäß die Ergiebigkeit am Streckenende gegen den Durchschnitt geringer und ist der Betrieb für die Anfangs- oder Schlußtheile minder lohnend. Je kürzer die Betriebslinien sind, desto öfter tritt jener Uebelstand ein, weshalb lange Durchgangslinien den Vorzug vor kurzen Theillinien verdienen.

Bei dem kreis- oder ringförmigen Betriebe fallen die Schattenseiten weg, welche aus dem Linienanfange bezw -ende entspringen. Die Wagen bleiben nicht bloß gleichmäßiger besetzt, weil für Einzelne das Bedürfniß zu Ortsveränderungen über die verschiedenen Verkehrsknotenpunkte hinwegreicht, sondern es kommt sogar öfters zu einer mehrmaligen Benutzung des nämlichen Platzes, was man Wechselverkehr nennt. Völlig leere Wagen werden hier nur höchst ausnahmsweise angetroffen, während es durchaus nicht zu den Seltenheiten gehört, daß die Wagen von der Abfahrtsstelle des Vorortes leer abfahren oder dahin leer zurückkehren. Dazu tritt der Wegfall besonderer Haltestellen für die einzelnen laufenden Wagen, welche vielmehr von Anfang bis Schluß der Betriebsdauer mit den kurzen Unterbrechungen zum Austausche der Triebkraft und Mannschaft oder zum Füllen der Schmierbehälter unausgesetzt benutzt bleiben, sodaß jeder von ihnen während der täglichen Betriebsdauer eine verhältnißmäßig größere Strecke zurücklegt. Weil er seine Plätze öfter besetzt haben wird, bringt er naturgemäß mehr ein als ein solcher im Längenbetriebe. Abgesehen von der Hamburger[1]) Straßenbahn, in deren Betriebe während der Rundfahrten jeder Platz 1889 = 1,52, 1890 = 1,44 und 1891 = 1,34 mal besetzt war, während die durchschnittliche Besetzung der einzelnen Plätze nur 64,48 bezw. 63,42 und 61,58 % betrug, sind leider Zifferbeweise dadurch abgeschnitten, daß die Geschäftsberichte von dort, wo beiderlei Betriebsarten bestehen[2]), das

---

[1]) Deshalb ist dort am 11. Nov. 1891 eine weitere Ringlinie eröffnet worden, welche nach dem Geschäftsberichte für 1891 gleichfalls Ergiebigkeit versprach. In Breslau und Köln bestehen gleichfalls Ringbetriebe.

[2]) Wegen Berlin oben § 309 II 467.

Verhältniß der Besetzungsziffern der verfügbaren Wagenplätze nicht zu liefern pflegen.

Ein Mehrverbrauch an Triebkraft und Mannschaft oder eine stärkere Abnutzung der Wagen wird durch Ringbetriebe[3]) nicht beansprucht. Wenigstens ist nicht nachgewiesen, daß die im Ringbetriebe benutzten Wagen öftere oder kostspieligere Ausbesserungen nöthig haben, daß öfter Achsen- oder Radbrüche vorkommen oder ein schnelleres Bedürfniß zu ihrer Erneuerung besteht. Für die Abnutzung des Schienenweges ist es völlig gleichgültig, ob der durch die darüber fahrenden Wagen ausgeübte Druck von einer häufigeren Wiederkehr desselben Fahrzeuges oder durch vermehrte Fahrzeuge bei längeren Zwischenräumen herrührt. Der Zugkraft und Mannschaft können durch öfteres Auswechseln genau die gleichen Ruhepausen gewährt werden, welche bei einem Längenbetriebe möglich sind, dessen grade Strecke dem Maße eines Ringes gleichkommt. Umgekehrt fallen die Unzuträglichkeiten, welche die an den Endstellen haltenden Wagen für den Verkehr und die Anwohner verursachen, beim Ringbetriebe weg oder ermäßigen sich wenigstens auf die kurze Zeit, welche Pferde- und Mannschaftswechsel beanspruchen.

Der im Ringbetriebe unvermeidliche Uebelstand in Fällen, wo die Bahnhöfe nicht an der Ringstrecke liegen, Pferde zur Umspannung schicken zu müssen, besteht beim Längenbetriebe gleichfalls, so oft die eingerichteten Durchgangslinien so lang sind, daß eine ununterbrochene Benutzung der Pferde für Hin- und Rückfahrt dieselben überanstrengen würde und die Bahnhöfe am Streckenende liegen. Ziffermäßig nachweisbar ist zwar in Berlin im Verlaufe der Jahre die Zahl der beförderten Personen

---

[3]) In Berlin würden z. B. sehr geeignete Ringbildungen durch Verbindung von je 2 Längenlinien möglich sein zwischen Leipziger-, Gertraudtenstraße, Molkenmarkt, Stralauer-, Alexander-, Münz-, Weinmeister-, Rosenthaler-, Oranienburger-, Friedrich-, Karl-, Königgrätzerstraße und Potsdamerplatz, oder zwischen Hallesches Thor, Belleallіance-, York-, Bülow-, Maaßen-, Friedrich-Wilhelmstraße, Hofjägerallee, Moabit, Invaliden-, Brunnen-, Rosenthalerstraße, Spandauerbrücke, Rosen-, Spandauer-, Gertraudten-, Lindenstraße, Hallesches Thor, und auf verschiedene andere Weise. Es würden dann die Durchgangsstrecken Kreuzberg — Gesundbrunnen und ähnliche keiner Verstärkung durch Einsatzwagen auf Theilstrecken bedürfen.

und erzielten Einnahme ringförmiger Betriebe gefallen Dieser Thatsache die Bedeutung beizumessen, daß der Ringbahnbetrieb sich nicht bewährt habe, würde indeß verfehlt sein. Das Fallen der Fahrgästezahl ist nämlich einerseits auf die Einrichtung von Linien, welche den Kreis durchschneiden, andererseits darauf zurückzuführen, daß Durchgangslinien gebildet sind, welche Theile des Ringes benutzen, wodurch naturgemäß ein Wettbewerb entstand und dem Ringbetriebe künstlich auf beide Weise Fahrgäste entzogen sind, während der Einnahmerückgang überwiegend in der eingetretenen Preisermäßigung seinen Grund hat. Eine gleiche Ursache liegt der entsprechenden Erscheinung aus Hamburg zugrunde.

Wenn ungeachtet der augenscheinlichen Vortheile eines Ringbetriebes die Verwaltungen mit einer Zähigkeit, die einer besseren Sache würdig wäre, an dem Längenbetriebe festhalten und die Bildung weiterer Ringe verabsäumen, so liegen dem jedenfalls mehr Bequemlichkeitsrücksichten als stichhaltige Bedenken zugrunde. Zwar wird gemeint, daß dadurch Unzuträglichkeiten entstehen, wenn die Wagen vor der Stelle in Nebenstraßen abbiegen würden, bis wohin der zu verlassende Straßenzug für den erlegten Grundpreis befahren werden darf. Sobald jedoch der Ringbetrieb nur nicht die Möglichkeit abschneidet, bei Benutzung eines anderen in nämlichem Straßenzuge fahrenden Wagens den Geldbetrag voll auszunutzen, erleidet die Bevölkerung keinen Schaden, weil jeder ja den ihm besser entsprechenden Wagen abwarten und benutzen kann.

Besonders empfehlenswerth ist die Einrichtung von Ringbetrieben für das Innere der Ortschaften, um Einsatzwagen oder Umsteigekarten entbehrlich zu machen, weil dadurch zugleich der unnützen und störenden Ansammlung[1]) von Wagen vorgebeugt werden kann.

§ 341. Die Vorzüge des Alleinbetriebes.

Die wirthschaftlichen Vortheile, welche für den Betriebsunternehmer der Alleinbetrieb gegenüber dem Wettbetriebe bietet[2]), lassen es wünschenswerth erscheinen, das ganze Bahnnetz und den aus-

[1]) Oben §§ 151, 152 II 58 ff.
[2]) Oben § 214 II 266.

schließlichen*) Betrieb in die eigene Hand zu bekommen und Mitbewerber möglichst bald los zu werden. Daß ein Schaden für die Ortsbewohner daraus nicht zu entstehen braucht, und daß ferner das Zustandekommen eines Alleinbetriebes unter Umständen sogar im Nutzen des Straßeneigenthümers liegt, ist gleichfalls bereits bewiesen. Folgeweise dient jeder Betriebsunternehmer dem eigenen Nutzen ohne entsprechenden Schaden für dritte, wenn er etwaige fremde Schienenwege, die im örtlichen Bahnnetze liegen, erwirbt oder wenigstens ein Mitbenutzungsrecht zu erlangen sucht.

Der Erwerb fremder Gleise wird allerdings nach einem gebräuchlichen Vorbehalte der Straßeneigenthümer meist deren ausdrücklicher Zustimmung bedürfen und bei ihrem Ausbleiben scheitern müssen. In solchen Fällen ist man auf den Nothbehelf angewiesen, sich einen so weitgehenden Einfluß auf die Geschäftsführung des zweiten örtlichen Betriebes zu verschaffen, daß ihm alle Maßregeln benommen sind, welche zum Schaden des ersteren Betriebes ausschlagen würden. Ist der Unternehmer des lästigen Betriebes eine Aktiengesellschaft, so lohnt sich der Ankauf von Aktien in größerer Menge, welche sogar zu einem übermarktgängigen Preise bezahlt werden dürfen, weil sie den Werth besonderer Vorliebe für ihn haben. Man hüte sich indeß, Ankäufe sofort auf größere Mengen auszudehnen, weil dann die Aufmerksamkeit wach und der Preis künstlich getrieben wird. Man versäume ferner nicht, die Aktien nothleidender Unternehmer billig an sich zu bringen, wenn starkes Angebot und gedrückte Preise herrschen, weil dadurch gleichzeitig allmählich ein Einfluß gewonnen, der Erwerb des Unternehmens vorbereitet und dem vorgebeugt wird, daß das Vertrauen zum örtlichen Bahnbetriebe wegen des anhaltenden Preisdruckes bezw. der Unverkäuflichkeit der Antheilsscheine eines heimathlichen Unternehmens allzusehr sinkt.

Aus der letzteren Erwägung erscheint es auch vortheilhaft, nothleidenden Unternehmern des Ortes mit eigenem Ueberflusse aufzuhelfen. Denn mit der größeren Gewöhnung an die Bahnbenutzung entwöhnt die Ortsbevölkerung sich der Selbstbewegung für ihre Ortsveränderungen und steigt die Abnahme von Beförderungsleistungen im allgemeinen, sodaß der Erfolg dem unterstützenden Betriebe mittelbar gleichfalls zugute kommt. Außerdem bleibt

das allgemeine Vertrauen zur Betheiligung an diesen Unternehmungen ungeschwächt, solange kein solches in Verfall geräth

Man verpflichtet sich überdies den Unterstützten zu Dank und macht ihn wohl auch von den eigenen Wünschen abhängig, indem er feindliche Maßnahmen nur auf die Gefahr hin wagen kann, fernere Unterstützungen zu verlieren und die gewährten zurückgezogen zu sehen.

Ist weder die Betheiligung bei einem bestehenden gleichartigen Betriebe noch dessen Unterstützung nothwendig oder auszuführen, so wird es mindestens zweckmäßig und beiderseits gleich dienlich sein, ein gutes Einvernehmen zu halten, d. h. ohne zwingende Gründe gegenseitig sich nicht zu schaden, sondern eher in Fällen zu nutzen, wo nicht etwa eigene Nachtheile aus einem Entgegenkommen zu erwarten sind. Deshalb ist rathsam, dem anderen zum Erlangen eines Durchgangsbetriebes die Mitbenutzung des eigenen Schienenweges wenigstens auf kurzen Strecken, die als Bindeglieder gebraucht werden, zu gestatten. Das dafür zu beanspruchende Entgelt wird jedoch nicht bloß die Selbstkosten antheilweise aufzubringen, sondern darüber hinaus noch einen Betrag abzuwerfen haben, welcher den Ersatz für den möglichen Ausfall an Fahrgeld bilden soll, der durch den Verlust von Fahrgästen entstehen könnte, die künftig dem neuen Betriebe zufallen werden, weil dessen Linie für sie günstiger liegen wird.

Endet das Bahnnetz eines zweiten Betriebsunternehmers am Beginne des eigenen, sodaß jeder von beiden für den anderen gleichsam die Zufahrtsstraße bildet und ihm Fahrbewerber zuführt, so stärkt er damit dessen Ertragsergebniß, weshalb nicht allein jeder Grund zur Feindseligkeit fehlt, sondern die Klugheit gebietet[3]), den Betriebsplan derart zu gestalten, daß die beiderseitigen Züge am Treffpunkte so gleichzeitig verweilen, damit das Uebersteigen von dem einen zum anderen möglichst ohne Zeitverlust und auf angenehme Weise auszuführen ist. Geradezu fehlerhaft muß der Gebrauch bezeichnet werden, absichtlich die Züge so zu

---

[3]) Aus ähnlichen Erwägungen trat am 9. März 1893 im österreichischen Abgeordnetenhause Jax für die Einführung einer Transportsteuer zugunsten des Baues von Nebenbahnen ein; Ztschr. f. Eisb. u. Dampfsch. VI 250.

legen, daß ein rechtzeitiger Anschluß vereitelt, weil dem anderen das Gewinnen der hergebrachten Fahrgäste nicht gegönnt wird, obschon man sie doch selbst nicht an ihr Endziel bringen kann. Man übersieht dabei, daß diejenigen, welche für ihre Ortsveränderung beiderlei Betriebe benutzen müssen, eine andere Fahrgelegenheit wählen und deshalb für beide Betriebe verloren werden, wenn das Uebersteigen ihnen unnützerweise abgeschnitten oder erschwert wird. Handelt es sich um die Mitbenutzung des Schienenweges für einen Betrieb, der eine andere Triebkraft gebraucht, so wird dann ein Einspruch geboten sein, wenn das gleichzeitige Befahren der Strecke durch zwei verschiedenartige Kräfte die Sicherheit oder Zuverlässigkeit der Betriebsführung gefährden würde. Daß dies jedoch nicht immer zuzutreffen braucht, ein Mischbetrieb vielmehr möglich ist, hat die Erfahrung gezeigt[4]).

Dritter Abschnitt.

Richtige Verwendung der Mittel.

§ 342. Allgemeine Grundsätze.

Die Betriebsverwaltung kann sich entweder in der Auswahl oder nur im Gebrauche der für das Unternehmen beschafften Mittel vergreifen. Ohne Unterschied, ob das Versehen in einer Ueberschätzung oder in einer Unterschätzung besteht, ob es auf eine Ueberanstrengung oder auf eine zu weite Schonung hinausläuft, ist beides gleich verhängnißvoll[1]).

Hinsichtlich des Gebrauches an sich durchaus tauglicher Mittel wird nämlich durch zu geringe Anspannung der Kräfte die volle

---

[4]) z. B. Hamburg, Magdeburg, Straßburg, Wiesbaden. Die größere Gefährlichkeit der gemischten Betriebe gegenüber denen, welche nur eine Kraft benutzen, hat die Straßenbahnberufsgenossenschaft ziffermäßig festgestellt, weshalb sie solche in eine höhere Gefahrenklasse setzen will.

[1]) Oben §§ 277, 278 II 394 ff.

Ausnutzung vereitelt, weshalb derjenige Theil an Kraft für den Betrieb verloren geht, zu dessen Entfaltung es bei der beliebten Gebrauchsart nicht gekommen ist. Darin liegt eine Verschwendung von Kraft, indem einerseits der durch sie erzielbare Vortheil ausbleibt, und andererseits der zu ihrer Herhaltung erforderliche Mehraufwand zu leisten ist. Verlangt man umgekehrt größere Leistungen, als einer Kraft zugemuthet werden darf, so wird sie übermäßig angestrengt, weshalb sie vorzeitig versagt und früher zu ersetzen ist, als dies bei ordnungsgemäßem Gebrauche einzutreten hätte. Steht der Werth des durch die Ueberanstrengung Eingebrachten mit demjenigen Verluste im Mißverhältnisse, welcher durch die vorzeitige Erneuerung entsteht, so liegt das Unwirthschaftliche des eingeschlagenen Verfahrens auf der Hand.

Ob es schlimmer ist, unausreichende oder zu kostbare Kräfte zu wählen, ist streitig. Zu kostbar ist diejenige gewonnene Kraft oder derjenige Gegenstand, welcher bei den an ihn zu stellenden Anforderungen seine volle Ausnutzung nicht würde finden können; unausreichend sind dagegen die Kräfte oder die Gegenstände, welche den zu beanspruchenden Leistungen nicht voll genügen. Hieraus entsteht die Nothwendigkeit, Zusatzkräfte zu beschaffen. Gleichwohl braucht darin nicht immer schon ein Verlust zu liegen; die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten beider Kräfte können vielmehr noch immer hinter denen einer besseren Kraft zurückbleiben. Dies trifft z. B. zu, wenn durch einzurichtenden Vorspanndienst[2]) beim Einspännerbetriebe verblieben werden kann und zum zweispännigen nicht übergegangen zu werden braucht.

Bei dieser Sachlage werden die erprobten Betriebsregeln Erörterung zu finden haben, wobei allerdings zu bedauern ist, daß viele Betriebsunternehmer ihre bezüglichen Erfahrungen als Geschäftsgeheimniß für sich behalten und deshalb die Darstellung nach einzelnen Richtungen vielleicht nicht vollständig ausfallen wird.

Insofern für den Betrieb theils persönliche Leistungen, theils Sachen gebraucht werden, sind selbstverständlich die Grundsätze von einander zu halten, welche bezüglich der Auswahl und des Gebrauches der anzustellenden Personen und der benöthigten Gegen-

---

[2]) Unten § 349 II 552.

stände zu beobachten sein werden. Gewisse Zweckmäßigkeitseinrichtungen zum Schutze gegen Fahrgeldhinterziehung oder unnützen Kostenaufwand kommen erst im vierten Abschnitte zur Sprache.

I. Betriebsgegenstände.

§ 343. Ausnutzung des Schienenweges.

Je seltener eine Strecke befahren wird, desto geringer ist die Verwerthung des Aufwandes, den ihre Herstellung verursachte. Deshalb muß man darauf bedacht sein, durch öfteres Befahren sie besser auszunutzen Dies läßt sich entweder dadurch erreichen, daß verschiedene Betriebslinien darüber hinweggeführt werden, oder daß ihre Mitbenutzung einem anderen gegen Entgelt überlassen, oder daß sie für andere Zweckbestimmungen benutzt wird. Das Erste wird durch die Einrichtung von Durchgangslinien oder eines Ringbetriebes[1]) gelingen, das Zweite vielfach an dem Widerspruche des Straßeneigenthümers scheitern, so oft dieser sich ein diesbezügliches Recht vorbehalten[2]) hat, das Letzte endlich in der Weise verwirklicht werden, daß auf den zur Personenbeförderung hergestellten Gleisanlagen eine Güterbeförderung[3]) eingerichtet wird, sodaß sie in den freien Zeiten dazu gebraucht werden. Dabei ist keineswegs nothwendig, daß die nämliche Person beiderlei Geschäfte besorgt, und daß die Güterbesorgung eine öffentliche ist, indem vielmehr einem oder mehreren Speditionsgeschäften die Gleise für ihren Geschäftsbetrieb zugestanden werden, oder sie gleichsam als Anschlußgleise für den Verkehr zwischen gewerblichen Anlagen und dem Bahnnetze hergegeben werden. Bisweilen wird das Bahnnetz zum Wegschaffen von Abfuhrstoffen[4]) des Nachts benutzt werden können.

Legt man darauf Werth, über das Bahnnetz möglichst viele Züge fahren zu lassen, so wird eine Spurweite zu wählen sein, welche dem Uebergange von Fahrzeugen günstig ist. Wenn nun mit Rücksicht darauf, daß Feld- und anderweite landwirthschaftliche Bahnen gemeinüblich schmalspurig sind, für die Straßenbahnen

---

[1]) Oben §§ 339, 340 II 527 532.

[2]) Oben §§ 149, 152 II 50, 63.

[3]) Oben § 250 II 349.

[4]) z. B. Fäkalien in Petersburg; oben § 250 II 351[8].

eine Schmalspur[4]) empfohlen wird, so genügt dieser Grund gleichwohl noch nicht zur Wahl einer Spurweite, welche eine richtige Ausnutzung der darauf laufenden Wagen vereiteln wird. Vielmehr sollte man nur in dringenden Fällen von der Normalspur abweichen und es umgekehrt der Landwirthschaft überlassen, wenn sie für ersprießlich hält, ihre Bahn für den Ueber- und Durchgangsverkehr zu benutzen, solche dem allgemeinen Verkehrsbedürfnisse richtig anzupassen.

§ 344. Richtige Ausnutzung der Wagen.

Die größte Schwierigkeit tritt dem Betriebsleiter in der Aufgabe entgegen, den nach Tages- und Jahreszeiten sehr schwankenden Verkehr zu bewältigen, ohne einerseits unnütze Ausgaben für allzu großes Betriebsmaterial zu machen und andererseits einer Ueberfüllung der Fahrzeuge mit den daraus unvermeidlichen Belästigungen oder Gefahren[1]) Vorschub zu leisten. Denn abweichend von den Eisenbahnen, welche eine beschränkte Zügezahl zu fest vorgeschriebenen Zeiten ablassen, verhältnißmäßig wenige Haltestellen haben, außerhalb derselben einen Zu- oder Abgang der Fahrgäste ausschließen, und zu deren Benutzung man sich meist in der Weise vorbereitet, daß man mit der Möglichkeit rechnet, den nächsten Zug zu verpassen, weshalb die eigenen Geschäfte entsprechend vorher erledigt oder auf spätere Zeit verschoben werden, geschieht die Benutzung der Straßenbahnen gerade während der Hauptgeschäftszeiten zur Geschäftsabwickelung, noch dazu häufig durch die augenblickliche Eingebung beeinflußt, sodaß diejenigen als Fahrgäste verloren gehen, welche fristzeitig eine für sie geeignete Fahrgelegenheit nicht finden. Ueberdies tritt der Personenwechsel nicht bloß an den zahlreichen Haltestellen, sondern darüber hinaus noch unver-

[4]) v. Unruh: Kleinbahnen 93; aus strategischen Gründen wurde in den Verhandl. d. Vereins f. Eisenbahnkunde vom 14. März 1893 eine Spurweite von 0,60 m für Straßenbahnen befürwortet (Glaser's Annalen 1893 S. 165).

[1]) Polizeiliche Ueberfüllungsverbote, welche in Deutschland üblich sind (oben § 36 I 89[7]) und in Oesterreich erlassen werden sollen, fehlen z. B. in Amerika gänzlich, sodaß soviel Personen aufgenommen werden dürfen, als der Wagen zu tragen vermag, und selbst die Trittbretter besetzt zu werden pflegen; oben § 330 II 509ff.

muthet während der Fahrt ein. Das Einstellen von Einsatzwagen für außerordentliche Bedarfsfälle, wie solches im Eisenbahnverkehre auf den einzelnen Stationen allenfalls durchzuführen ist, bietet im Straßenbahnverkehre große Schwierigkeiten, weil sie erst aus den Remisen herbeigeschafft werden müßten, was zuviel Zeit beansprucht.

Insofern indeß die richtige Ausnutzung der Betriebsmittel und Triebkraft das Geheimniß eines billigen Betriebes ausmacht[2]), muß der Betriebsleiter unausgesetzt bemüht sein, sich deren Erforschung zu befleißigen. In welchem Umfange in den einzelnen Betrieben die verfügbaren Plätze der eingestellten Wagen zu den verschiedenen Tages- oder Jahreszeiten oder unter den wechselnden Witterungsverhältnissen besetzt zu werden pflegen, darüber fehlen zuverlässige Zifferangaben[3]).

Selbstredend werden diejenigen Betriebe, welche besondere Sommer- und Winterwagen besitzen, die in ihren sämmtlichen Wagen vorhandenen Plätze verhältnißmäßig seltener besetzt haben als diejenigen, welche dieselbe Wagengattung beständig laufen lassen, weil eben nach den wechselnden Jahreszeiten die eine oder andere Gattung unbenutzt bleibt. Deshalb wird hier der Betrieb durch die Zinsen für das im Wagenparke angelegte Kapital höher belastet sein als dort, woraus weiter folgt, daß für nothleidende Betriebe das Bereithalten doppelter Wagen leicht zur Verschwendung werden kann[4]).

Vor die Frage gestellt, welche Wagengattung zu beschaffen oder einzustellen ist, wird der Betriebsleiter in erster Linie den regelmäßigen Verkehrsumfang zu berücksichtigen haben. Reichen für diesen Einspänner aus, deren Anschaffungspreis niedriger ist,

---

[2]) v. Lindheim 10.

[3]) v. Lindheim schätzt die durchschnittliche Ausnutzung der Wagenplätze zwischen 30—50 %; in Paris soll sie 46,04, bei der Londoner Tramway 49,5 % betragen haben. In Deutschland wurden 1889 kaum 1/4 aller verfügbaren Wagenplätze benutzt; mein Schutzbedürfniß II. Aufl. § 29 S. 100.

[4]) In Deutschland gab es 1889 bereits 1037 Einspänner und 2925 Zweispännerwagen, von denen 542 Verdeckplätze hatten; sie enthielten zusammen 133386 Plätze, welche im Jahresdurchschnitte nur 2370 mal und täglich 7 mal besetzt wurden; Schutzbedürfniß § 29 S. 100. v. Lindheim 16[1] berechnet für Hamburg 80, Wiener Tramway 162 und Neue Wiener Tramway 221 Personenwagenplätze auf den Streckenkilometer.

und für die weniger Triebkraft gebraucht wird[5]), so ist es ein Fehler, mit Rücksicht auf den Ausnahmefall eines stärkeren Verkehrs die zu dessen Ueberwältigung vielleicht zweckdienlicheren Decksitzwagen zu beschaffen und laufen zu lassen. Zwar kann man bei Einspännerbetrieb den Mehrbedarf nur durch eingestellte Doppelwagen oder vermehrte Zugfolge befriedigen. Man gewinnt indeß dabei noch immer, weil man für die vorangehenden oder folgenden Zeiten des schwächeren Verkehrs unnützen Kräfteverbrauch erspart.

Glaubt man für gewisse Jahres- oder Tageszeiten die Einstellung größerer Wagen der vermehrten Zugfolge oder einzustellenden Doppelwagen vorziehen zu sollen, so ist deren Zahl immerhin nicht über die Zeitdauer des Ausnahmebedarfes auszudehnen[6]).

Um dem veränderten Verkehrsbedarfe an gewissen Tagesstunden durch Wagenumtausch oder Einsatzwagen besser Rechnung zu tragen, müßten die dazu benöthigten Wagen rechtzeitig an die Bedarfsstelle zu bringen sein. Die Ausführung dessen stößt indeß fast bei allen Betrieben durch die höchst unzweckmäßigen Remisen- und Stallungsanlagen auf fast unüberwindliche Schwierigkeiten, weil aus falschen Sparsamkeitsrücksichten deren Einrichtung an den Verkehrsknotenpunkten unterbleibt, man sie vielmehr an die Weichbildsgrenze verlegt, wo dann — wiederum aus verkehrter Sparsamkeit — die Betriebsmittel und Triebkräfte in großer Zahl zusammengezogen werden[7]). So oft indeß Umtausch- und Einsatzwagen erst mit Zeitverlust, Kräftemißbrauch und unter großen Umständlichkeiten weit her zu holen sind, wird vielfach die richtige Maßnahme theils aus Bequemlichkeitsrücksichten, theils aus der Erwägung versäumt, daß der durch die Veränderung erwartete Vortheil kaum die unvermeidlichen Umständlichkeiten und Unkosten aufwiegen würde, welche die Herbeiziehung der Wagen, die noch dazu vielleicht meist zu spät kommen würden, verursacht.

Um an der Bedarfsstelle stets die richtige Plätzezahl feilbieten zu können, wäre keineswegs nothwendig, sämmtliche Wagen die

---

[5]) Oben §§ 221, 223 II 285[3], 293.

[6]) Würde z. B. die Berliner Pferdebahngesellschaft weniger Decksitzwagen haben, die höchstens im Sonntagsverkehre befriedigende Besetzung finden, so würde an Zugkraft und Kapitalszinsen namhaft gespart werden.

[7]) Oben § 217 II 273, 274.

ganze Strecke laufen und so sie nutzlos in verkehrsarmen Streckentheilen gehen zu lassen, wenn die Bahnhöfe entsprechend angelegt werden. Die Post läßt ihre Beiwagen nur für die Bedarfsstrecken laufen, die Eisenbahnen hängen unterwegs Wagen aus oder ein, indem bei beiden eine Umsteigepflicht für die Fahrgäste besteht. Dies Vorbild sollten die Straßenbahnleiter sich zur Nachahmung dienen lassen, was dahin führen müßte, die Zahl der durchlaufenden Wagen entsprechend einzuschränken. Der erhobene Einwand, daß polizeilicherseits an den Verkehrsknotenpunkten die Aufstellung von Wagen nicht genehmigt werden würde, ist hinfällig, weil solche nicht unbedingt nöthig ist, indem die ankommenden Wagen sofort umkehren und zurückfahren können, also höchstens die kurze Zeit sich dort aufzuhalten brauchen, welche das Umwenden oder das Auswechseln der Kraft beanspruchen wird.

Die Ausnutzung der Wagenplätze leidet ferner durch den unnützen Aufenthalt, welchen gewohnheitsgemäß die Züge an den beiderseitigen Endpunkten finden Daß ein solcher nothwendig sei, ist längst durch die Ringbahnbetriebe widerlegt, bei welchen er wegfällt, ohne die Möglichkeit zur entsprechenden Erholung der Mannschaft oder Triebkraft abzuschneiden. Warum beim Längenbetriebe etwas unentbehrlich sein soll, was der Ringbetrieb nicht braucht, oder etwas unausführbar ist, was hier gelingt, bleibt jedem Denkenden unverständlich. Würde der Aufenthalt an den Haltestellen wegfallen, der etwa 20% der Fahrzeit beträgt, so würden 4/5 der eingestellten Wagen zur Ueberwältigung der gleichen Verkehrsmenge genügen, mithin die Besetzung jedes einzelnen Wagens um 25% gegen jetzt steigen, also ein geringerer Aufwand für Wagenbeschaffung ausreichen.

Die Einstellung besonderer Sommerwagen[8]) ist jedenfalls vielen angenehm und deshalb als ein der Bevölkerung gebührendes Zugeständniß den Leitern ergiebiger Betriebe zu empfehlen. Manche meinen sogar, daß durch Sommerwagen eine Verkehrssteigerung bewirkt werde, weil bei ihrem Ausbleiben Fahrgäste in nennenswerther Zahl von der Benutzung abstehen. Die Richtigkeit dessen ist dagegen bisher nicht erwiesen. Denn der Umstand, daß in

[8]) Ihre Einführung in Halle s. Straßenbahn VI 170. Berliner Blätter nennen sie Schwindsuchtswagen, ebenda VI 185.

Fällen, wo in wechselnder Reihenfolge ein offener und ein geschlossener Wagen laufen, bei schönem Wetter ersterer bevorzugt ist, beweist weit eher, daß dessen Besetzung auf Kosten des anderen geschieht, nicht aber einen allgemeinen Personenzuwachs. Bei schlechter Witterung ist gerade die umgekehrte Wahrnehmung zu machen.

Die bessere oder geringere Ausstattung der Wagen im Innern oder Aeußern[9]) kann zur Hebung der Benutzung zweckdienlich sein, obschon ein ziffermäßiger Beweis noch fehlt. Denn unverkennbar werden Personen, welche an gewisse Bequemlichkeiten oder Aeußerlichkeiten gewöhnt sind, Anstoß nehmen, sehr dürftig ausgestattete oder äußerlich verunstaltete Fahrzeuge zu benutzen, weshalb mindestens nicht geleugnet werden kann, daß der Fahrgeldderertrag hierdurch beeinflußt wird. Folgeweise werden sowohl Aufwendungen zur verbesserten Ausstattung oder Verzicht auf Einkünfte, mit deren Bezug eine Verunstaltung des Wagenäußeren verbunden, was durch entstellende Ankündigungen denkbar ist, allerdings unter Umständen vermögen, die bessere Ausnutzung der Wagenplätze zu bewirken. Andere leugnen dies in der Meinung, daß die Einnahme aus der Ueberlassung der Wagenflächen zu Anpreisungen unter allen Umständen mitzunehmen sei, indem diese Ausnutzungsform für die schwächere oder stärkere Benutzung der Wagenplätze einflußlos sei.

In noch höherem Grade kann die Aufstellung von Verkaufsautomaten oder die Zulassung fliegender Händler[10]) die Fahrgäste belästigen, Unzuträglichkeiten mancher Art schaffen und die Benutzung der Wagen ungünstig beeinflussen, weshalb die daraus erzielbaren Vortheile schwerlich die Gefahr einer Fahrgästeabnahme aufwiegen.

Endlich entbehrt die Behauptung nicht jedes inneren Grundes, daß eine allzuscharfe Kontrolle[11]) manchen, dem das darin liegende Mißtrauen gegen seine Ehrlichkeit mißfällt, von der Benutzung abhält, weshalb die Verwaltungen allerdings gut thun werden, diese für sie unentbehrliche Maßnahme auf das Mindestmaß zu beschränken und ihr jedes überflüssige und verletzende Wesen zu benehmen.

[9]) Oben §§ 245, 270—272 II 342, 382—386.

[10]) Oben §§ 246, 247 II 343—346.

[11]) Oben § 269 II 380.

§ 345. Einrichtung verschiedener Wagenklassen.

Zu einer solchen kommt es entweder zu dem Zwecke, den wirthschaftlich Bessergestellten die Benutzung zu ermöglichen, ohne mit den Uebrigen zusammen zu kommen, oder um den Rauchliebhabern die Befriedigung dieses Bedürfnisses zu verschaffen, ohne die Uebrigen dadurch zu belästigen. In beiden Fällen handelt es sich um die Bevorzugung des Einen vor dem Anderen. Dies giebt zu erwägen, ob und unter welchen Umständen die Betriebsunternehmer einen Klassenunterschied schaffen sollen.

I. Die Bevorzugung der Begüterten hat bei der Bevölkerung wenig Anklang gefunden, weshalb sie fast überall aufgegeben worden ist, zumal sie wirthschaftlich dem Unternehmer nichts nutzte. Denn die zu höherem Preise verfügbaren Plätze wurden verhältnißmäßig seltener als die billigeren besetzt, sodaß Kraft und Raum, welcher dafür gebraucht war, in dem höheren Fahrpreise keinen Ausgleich gefunden hat[1]).

II. Für Raucher und Nichtraucher besondere Plätze oder Wagentheile ohne Fahrgeldaufschlag freizuhalten, wird bisweilen durch geltende Polizeivorschriften unterstützt[2]).

Inwieweit sie sich bezahlt machen, ist aus den Geschäftsberichten nicht zu entnehmen. Da indeß das Rauchen sehr verbreitet und manchem zu einem so großen Bedürfnisse geworden ist, daß er vor die Wahl gestellt, ob er von seiner Befriedigung abstehen oder auf Benutzung der Fahrgelegenheit verzichten will, bisweilen das Letztere wählt, ist allerdings nicht ausgeschlossen, daß der Wegfall von Plätzen oder Abtheilungen für Raucher zum Einnahmeausfalle führen kann. Deshalb thut man wohl, der ver-

---

[1]) In Rotterdam wurden 1891 54937 Personen für 11317 G. in I. Klasse und 562708 gegen 76967 G. in II. Klasse befördert. Erstere machten somit 8,9% der Gesammtzahl aus, brachten nur 12,8% der Einkünfte, während die Plätze I. Klasse 25% des Raumgehaltes der Züge beanspruchten. Unter den Abonnements- und Schülerkarten sind diese für die II. Klasse stetig gestiegen, für die I. Klasse gefallen. Es wurden z. B. von 1888—1891 Schülerkarten 287, 343, 436, 537 für die II. Klasse gegen 45, 22, 17, 30 für die I. Klasse ausgegeben, und gingen die Abonnements I. Klasse für Erwachsene von 82 auf 73 zurück, während die II. Klasse von 413 auf 572 gestiegen sind.

[2]) Oben § 32 I 76[11].

breiteten Gewohnheit Rechnung zu tragen, zumal die minder gesuchten Wagentheile dafür frei gegeben werden können, indem der Raucher erfahrungsgemäß gegen den ihm gelassenen Genuß andere Unbequemlichkeiten in Tausch nimmt.

III. Ob es rathsam ist, die Außen- oder Deckſitzplätze billiger als die Innenplätze abzugeben, für Erstere einen Einheitspreis einzuführen, während für Letztere Theilstreckenpreise beibehalten werden, was bisweilen empfohlen wird, ist zu bezweifeln[3]). Denn mag zwar zugegeben werden, daß bei schlechtem Wetter jene Plätze meist unbesetzt bleiben und durch ihr billigeres Abgeben vielleicht die Besetzung zunimmt, so wird dieser Vortheil dadurch wieder verloren, daß bei schönem Wetter, wo sie erfahrungsgemäß die gesuchteren sind, der Erlös gegen den jetzigen erheblich niedriger ausfallen würde. Daß beim Gegenüberstellen beider Beträge der erstere den letzteren überwiegen müsse, ist jedenfalls bisher nicht nachgewiesen. Dazu tritt, daß der Sparsamkeitssinn manchen dahin treiben wird, später die Außenplätze zu wählen, der bei Gleichbleiben beider jetzt den höheren Preis zahlt, weshalb eine stärkere Besetzung der billigeren Plätze vielfach auf Kosten der Innenbesetzung geschehen würde und nicht ausschließlich auf Rechnung erworbener Fahrgäste zu kommen brauche. Endlich ist nicht nebensächlich, daß die billigere Abgabe der Decksitzplätze einerseits eine Ungleichheit herstellt, indem die Frauen gegenüber den Männern benachtheiligt werden, soweit sie polizeivorschriftsgemäß[4]) davon keinen Gebrauch machen dürfen, und andererseits die Betriebsunternehmer leicht in die Zwangslage bringt, durchweg Decksitzwagen einzustellen oder den Einheitspreis auf die Innenplätze auszudehnen. Muthwillig sich dieser Gefahr auszusetzen, ist jedenfalls unzweckmäßig.

§ 346. Theaterwagen.

Der Massenandrang, welcher am Schlusse von Schaustellungen oder anderweiten Belustigungen besonders dort zu entstehen[1]) pflegt, wo mehrere derselben im Zuge der nämlichen Bahnstrecke stattfinden

---

[3]) Oben § 242 II 338.

[4]) Oben § 32 I 75[7].

[1]) Oben §§ 313, 316 II 478, 483.

und fast gleichzeitig enden, verlangt besondere Vorkehrungen. Bisweilen[2]) ist es bereits mit günstigem Erfolge für die Bevölkerung und den Unternehmer zur Einrichtung besonderer Theaterwagen gekommen. Hier werden nämlich an einer dem Theater bezw. Belustigungsorte nahen Stelle verschiedene Wagen aufgestellt, deren Abfahrt nach den einzelnen Richtungen erst nach dem Schlusse der Vorstellungen erfolgt, sodaß die Zuschauer im Umfange der gebotenen Fahrgelegenheit auf ihre Beförderung rechnen können.

Ueberwiegend fehlen indeß Vorkehrungen dieser Art selbst in Betrieben, wo die natürliche Lage der Schaustellungsorte zum Bahnnetze sie gestatten würde. Hier ist der Grund hauptsächlich in den unzweckmäßigen Bahnhofsanlagen[3]) und in der Bequemlichkeit der Betriebsleiter zu suchen, sich den nicht zu unterschätzenden Mühen zu unterziehen, welche die erste Einrichtung naturgemäß beansprucht. Hinfällig ist dagegen der vorgebrachte Entschuldigungsgrund, daß derartige Vorkehrungen unmöglich und ertragslos[4]) sein würden.

Zwar wird unverkennbar der Betriebsunternehmer für seine diesbezüglichen Vorkehrungen in einem nicht zu unterschätzenden Umfange einer thatkräftigen Mitwirkung seitens der Polizeibehörde und der Schaustellungsunternehmer bedürfen. Die erstere wird nämlich nicht bloß die vorübergehende Aufstellung einer verhältnißmäßig großen Wagenzahl an den beregten Stellen dulden, sondern auch darin helfen müssen, das vorzeitige Besetzen der haltenden Wagen durch Fahrbewerber zu hintertreiben, bevor die Anwärter aus der Zahl der Zuschauer untergebracht sind. Für die Schaustellungsunternehmer werden Aufwendungen für die Herstellung von Anschlußgleisen und vereinzelte persönliche Leistungen unvermeidlich werden.

Daß die Anschlußgleise vom Bahnnetze bis zum Schaustellungsorte oder etwaige Haltestellenanlagen vom Schaustellungsunternehmer auf eigene Rechnung hergestellt werden, ist schon aus dem Grunde nöthig, damit sie nicht zu Bestandtheilen des allgemeinen Bahnnetzes werden, sondern umgekehrt die Natur von Sonderan-

---

[2]) Dresden, Nürnberg, Prag, Zürich.

[3]) Oben § 217, 218 II 271 ff.

[4]) Oben § 272 II 385[2]; in Dresden haben sie bei der Bevölkerung schnell allgemeinen Anklang gefunden und reiche Einnahme gebracht.

lagen wahren, welche für Sonderzwecke vorbehalten werden dürfen. Der Herstellungsaufwand wird nach der Länge, welche das Anschlußgleis zu erhalten hat, verschieden sein, dagegen ausnahmslos durch den Nutzen aufgewogen werden, welcher in dem durch die verbesserte Fahrgelegenheit gesteigerten Zuspruche zu den gebotenen Schaustellungen zum Ausdrucke kommen wird[5]). Sofern die Haltestelle oder das Anschlußgleis nur für die beschränkte Benutzung bestimmt bleibt, wird für dessen Ausführung größere Einfachheit genügen als für das zum ununterbrochenen Verkehre bestimmte Hauptgleis.

Wo Schaustellungsunternehmer der Ausführung besonderer Anlagen überhoben bleiben, weil der Bahnunternehmer sie vielleicht selbst herstellt oder sie durch die Lage zum Bahnnetze entbehrlich[6]) werden, wird ihnen eine Mitwirkung wenigstens in der Weise zuzumuthen sein, daß sie den Betriebsunternehmer während der Vorstellung über die Schlußzeit und die Besuchsmenge der Vorstellung verständigen[7]), oder den Vorverkauf der Fahrkarten übernehmen.

Durch rechtzeitige Mittheilung an die Betriebsunternehmer über die Stärke des Theaterbesuches würden diese die benöthigte Anzahl Wagen rechtzeitig auf jene Abfahrtsgleise auffahren lassen und damit die entsprechende Fahrgelegenheit zur Verfügung stellen können.

Wo im nämlichen Stadttheile oder an der gleichen Bahnstrecke mehrere Schaustellungsunternehmungen betrieben werden, würde eine Verständigung herbeizuführen sein, ihren Vorstellungsschluß 10 bis 12 Minuten auseinander zu legen, je nachdem ob die Bahnzüge sich in 4, 5 oder 6 Minuten folgen; denn dann ist der

---

[5]) Oben § 316 II 485.

[6]) z. B. in Berlin für das Königl. Schauspielhaus, Friedrich-Wilhelmstädtische und Viktoria-Theater.

[7]) Die Deutsche Straßenbahngesellschaft in Dresden ist mangels einer solchen Verständigung durch die Verwaltung der beiden königlichen Hoftheater auf den Ausweg verfallen, durch einen Kontrolleur beobachten zu lassen, wie viele Fahrgäste am Theater aussteigen. Derselbe meldet die Ziffer durch das Telephon, wonächst zur Schlußzeit der Vorstellung die entsprechende Anzahl Wagen vor dem Theater auffahren. Die fahrplanmäßigen erleiden dadurch erfahrungsgemäß keinen Ausfall, weil sie durch solche Theaterbesucher vollauf besetzt werden, welche den Hinweg auf andere Weise zurückgelegt haben.

Hauptandrang von der früher beendeten Schaustellung bereits befriedigt, und kann mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit darauf gerechnet werden, daß die Besucher der später beendeten Vorstellung in den regelmäßigen Zügen Aufnahme und Beförderung finden werden.

Eine solche Verständigung ist jedoch keineswegs unausführbar, denn es wissen (vielleicht von ersten Vorstellungen abgesehen) die Schauspielunternehmer ziemlich genau die Zeitdauer ihrer Vorstellungen und haben fast ausnahmslos größere Pausen eingerichtet, während deren den Besuchern die Möglichkeit geboten ist, Erfrischungen einzunehmen oder sich mit Anwesenden zu unterhalten. Deren Verlängerung oder Abkürzung steht in ihrem freien Belieben und würde von den Besuchern kaum mißliebig bemerkt werden, sodaß sie das beste Hülfsmittel zum Verschieben des Vorstellungsschlusses bilden.

Am vollkommensten und zuverlässigsten würde die Abfertigung erreicht werden, wenn bereits in den Zwischenakten die Fahrkarten vorverkauft und so bei Beginn des letzten Aktes die Mindestziffern der Beförderungssuchenden nach den einzelnen Richtungen ermittelt wären. Die im Vorverkaufe auszugebenden Fahrkarten könnten mit einem mäßigen Aufschlage[8]) (etwa 5 Pf.) abgegeben werden. Er würde sicher ebenso willig gezahlt wie das Aufgeld der Vorstellungsbillete oder für Droschken auf den Bahnhöfen. Seine Verwendung könnte zu außerordentlichen Zulagen, etwa je zu einem Drittheil, an das verkaufende Dienstpersonal (Portier, Logenschließer), die Fahrmannschaft und die aufsichtsführenden Sicherheitsbeamten erfolgen, sodaß lediglich ein Ausgleich für dienstliche Mehrleistung zum Zwecke der Beförderung und keineswegs eine Bereicherung der Unternehmer dadurch hergestellt würde. Denn von den beiden infrage kommenden Unternehmern hat der eine durch größeren Zuspruch von Besuchern aus weiterer Ferne und der andere durch Abnehmer von Beförderungsleistungen den entsprechenden Vortheil aus den vorgeschlagenen Einrichtungen zu erwarten.

---

[8]) In Zürich ist für die Benutzung der Theaterwagen der volle Streckenpreis zu erlegen und werden Theilstreckenkarten nicht abgegeben.

§ 347. Haltende Wagen an den Endpunkten.

Eine gewisse Haltezeit nach Beendigung jeder einzelnen Fahrt eintreten und dieserhalb an den beiderseitigen Endpunkten Wagen ansammeln zu lassen, hält man bisweilen für ein geeignetes Mittel, fehlende Wartehallen zu ersetzen, weil die Fahrbewerber in den wartenden Wagen Unterkunft und damit Schutz gegen ungünstige Witterung fänden. Diese Erwägung genügt indeß nicht, um eine verkehrsstörende Ansammlung von Wagen zu rechtfertigen. Denn glaubt man für die Fahrgäste Unterkunftsräume nöthig zu haben, widrigenfalls Einnahmeausfälle zu erwarten ständen, so sind haltende Wagen kein ausreichendes Ersatzmittel. Dasselbe versagt für die Haltestellen innerhalb der Linie. Darf man den dort Zu- oder Absteigenden zumuthen, im Freien die Ankunft der Fahrzeuge abzuwarten, so ist unerfindlich, warum am Anfangsorte größere Rücksichten geboten sind. Folgeweise liegt für die Behörde kein stichhaltiger Grund vor, verkehrsstörende Wagenansammlungen zu dulden.

Uebrigens kann die beregte Maßnahme sogar den Zwang zur Errichtung von Wartehallen heraufbeschwören, wenn die öffentliche Meinung an der an den Streckenenden den Fahrlustigen gebotenen Gelegenheit zur sofortigen Unterkunft in bedeckten Räumen derart Gefallen finden sollte, daß sie gleiche Begünstigungen für die Streckenmitte für erstrebenswerth hält. Denn damit wird ein Drängen der Behörde beginnen, die Betriebsunternehmer entweder zur Errichtung von Wartehallen oder zur Einrichtung von Unterkunftsräumen in Häusern zu bestimmen, welche dicht an der Haltestelle liegen. Wird dann das beregte Verlangen sogar nicht bloß auf die Theilstreckenstellen oder belebte Kreuzungspunkte beschränkt, wo auf starken Verkehrsandrang oder Uebersteigen in kreuzende Wagen zu rechnen ist, sondern auf alle Haltepunkte ausgedehnt, so würden dadurch kaum zu überwindende Schwierigkeiten und namhafte Ausgaben geschaffen.

Man thut deshalb besser, von einer Ansammlung der Fahrzeuge durch das Einrichten langer Wartezeiten abzustehen, da mit Recht eine gleichmäßige Behandlung sämmtlicher Fahrgäste zu verlangen ist und eine Schlechterstellung der unterwegs Zusteigenden

keinen langen Bestand haben dürfte. Die Unzweckmäßigkeit ständiger Wartehallen hat bereits Darstellung gefunden[1]).

Für die Fahrmannschaft bieten die haltenden Wagen indeß keine geschützten Unterkunftsräume, weil mindestens von dem Eintritte des ersten Fahrgastes ab ihr der Aufenthalt darin zu versagen sein würde. Noch weniger könnte ihr das Einnehmen von Mahlzeiten daselbst gestattet werden. Sind zu deren Besten Speise- oder Unterkunftsräume zweckmäßig, was gern zugegeben werden soll, so würden solche nur in benachbarten Grundstücken anzulegen und dem Zutritte Fremder zu verschließen sein. Weit vortheilhafter ist jedoch das Einrichten längerer Ruhepausen in geringerer Zahl, also vielleicht nach mehrmals beendeter Fahrt, als viele kurze nach jeder Fahrt, weil Letztere nicht ausreichen, nothwendige Bedürfnisse zu befriedigen und nur zum Besuche von Schankstätten veranlassen, sobald Unterkunftsräume fehlen.

§ 348. Richtige Ausnutzung der Pferdekraft.

Für dieselbe liegen reiche Erfahrungen aus zahlreichen Betrieben vor, die theilweise länger als 25 Jahre zurückreichen. Man kennt also einerseits die Vortheile, andererseits die Nachtheile gewisser Maßregeln, um das Richtige treffen zu können.

Anscheinend lohnt sich der Einspännerbetrieb mehr als der zweispännige, wenigstens ist die Benutzungsziffer, welche auf das einzelne Pferd entfällt, eine höhere im Einspänner- als im Zweispännerbetriebe, sobald annähernd gleiche Dichtigkeit und Verkehrsstärke besteht. Gleichwohl wird der Uebergang zum Zweigespann nicht zu vermeiden sein, wenn entweder der Verkehrsandrang die Personenmenge übersteigt, welche ein Einspännerwagen faßt, und die Vermehrung der Zügezahl nicht angeht oder die Betriebsstrecke so lang ist, um die Zugkraft eines Pferdes zu sehr anzustrengen.

Daß für den Einspännerbetrieb die Pferde kräftiger zu wählen und reichlicher zu füttern sind, weshalb der Anschaffungspreis und die Unterhaltungskosten höher ausfallen, hat bereits Darlegung gefunden[1]).

---

[1]) Oben § 219 II 278.

[1]) Oben § 259 II 369.

Ob es zweckmäßiger ist, das einzelne Pferd die entfallende Tagesleistung hintereinander[2]) auf einmal zurücklegen zu lassen, also es täglich nur einmal einzuspannen, oder umgekehrt die Leistung in mehrere durch längere Ruhezeiten unterbrochene Theile zu zerlegen, herrscht zwar Meinungsverschiedenheit, doch wird die letztere Maßregel überall dort den Vorzug verdienen, wo die Ställe dicht an der Betriebslinie liegen, sodaß ein zeitraubendes und anstrengendes Zuführen der Pferde entbehrlich ist. Bedarf es des Letzteren, so wird als nachtheilige Folge der sachwidrigen Bahnhofsanlagen allerdings das einmalige Einspannen vorzuziehen sein, weil bei mehrmaligem die Gefahr wächst, daß die durch das Laufen und die Anstrengung erhitzten Pferde nach dem Anspannen verweilen müssen, bevor sie weggeführt, richtig abgerieben und in den Stall gebracht werden können, wodurch sie der Erkältung der inneren Körpertheile und den aus solcher entspringenden Gesundheitsstörungen ausgesetzt sind[3]).

Kurze Ruhezeiten äußern keineswegs diejenigen nachtheiligen Folgen, welche eine mehrtägige Ruhe erfahrungsgemäß bei Pferden hat, und welche in deren Zusammenbrechen am Schlagflusse bei Wiederbeginn der Arbeit zum Ausdrucke kommen. Dies soll angeblich darauf zurückzuführen sein, daß die täglich geübte energische Blutzirkulation bei längerer außergewöhnlicher Unterbrechung zu Blutergüssen in das Rückenmark, die Nieren und deren Umgebung Veranlassung giebt, wodurch der Nierenrückenmarkschlagfluß hervorgerufen wird, welcher je nach der Menge des Blutergusses und der schnelleren Hülfeleistung zum Tode, zur Kreuzlähmung oder zu längerer Krankheitsdauer führt. Ein Vorbeugungsmittel ist das stundenlange Herumführen der Pferde im Schritte oder langsamen Trabe[4]).

Für den Betriebsleiter muß es eine Hauptsache sein, vernunftgemäße Ordnung in sein Material zu bringen und deshalb sich zu

[2]) Oben §§ 223, 261, 277, 279 II 291, 367, 394, 397.

[3]) Den Stoffverlust, welchen die Pferde durch den Schweiß erleiden, hat Fred Smith untersucht; er soll die Pferde bei der Arbeit schwächen und durch Scheeren verhütet werden können, sodaß letzteres die Gefahr der Erkältung der inneren Körpertheile vermindert. Die Analyse des Schweißes ergab 94,37 % Wasser, 0,52 % organische Stoffe, 5,09 % Asche. D. Verk.Gew. VI 77.

[4]) D. Verkehrsgew. VI 94.

vergewissern, was die einzelne Zugkraft geleistet hat, um einerseits deren allzugroße und deshalb verhängnißvolle Ueberanstrengung zu verhüten, andererseits Unterlagen zu gewinnen, um ein entbehrliches Uebermaß des Kräfteverbrauches zu vermeiden und ausführbare Ersparnisse zu verwirklichen[5]).

Deshalb ist abgesehen von Uebersichten, welche die Bewegung des Bestandes nach Erwerb, Gebrauchsdauer, Abgang durch Tod oder Unbrauchbarkeit, Anschaffungs- und Buchpreis ersichtlich[6]) machen, noch eine Vertheilung auf die Racen, das Verhältniß zwischen Nutzungs- und Krankentagen, nach Leistungsumfang, nach zurückgelegten Wegelängen, die Art und Kosten der Fütterung und sonstigen Unterhaltung herbeizuführen[7]), weil nur auf diesen Grundlagen die Erkenntniß zu gewinnen ist, ob die beliebte Gebrauchsart zweckmäßig ist oder einer Abänderung bedarf.

Besonders zahlreich sind bei dem Pferdebahnbetriebe die Verletzungen der Gliedmaßen und des Brustkastens[8]). Deshalb ist deren Pflege in erster Linie zu betreiben und ein sachgemäßer Krankendienst einzurichten.

Gemeinüblich[9]) verlangen die Ortspolizeibehörden, daß die Straßenbahnpferde vollkommen diensttauglich sind, und bezeichnen als dienstuntauglich solche, welche mit ansteckenden Krankheiten oder äußeren Schäden behaftet, kraftlos, lahm oder abgetrieben sind. Die Uebertretung derartiger Bestimmungen pflegt mit Strafe bedroht zu werden[10]). Hieraus hat sich der Gebrauch gebildet, die Straßenbahnbetriebsunternehmer für strafbar zu halten, wenn an einer beliebigen Stelle während der Fahrt ein Pferd in einem

---

[5]) Fuhrhalter IX 15.

[6]) Aeußerlich gleichartig z. B. für die drei Berliner Betriebe.

[7]) Die Anzahl der Beförderten oder Einnahme im Tagesdurchschnitt auf die einzelnen Pferdeleistungstage zurückzuführen, ist mehr Spielerei, als daß es einen Nutzen liefert. Denn selbstredend wird auf stark benutzten Linien der Ertrag größer sein, während der Kräfteverbrauch sich gleich bleibt, als bei schwach benutzten.

[8]) D. Verkehrsgew. VI 103, 115. Leistungsfähige Anfahrhelfer für Bahnwagen würden zur Verhütung vieler Erkrankungen wichtig sein. Einen solchen bespricht Stübling in Straßenbahn VI 167. Ueber Pferdeschoner ebenda VI 184.

[9]) Oben § 40 I 100[3].

[10]) Oben § 43 I 114[1].

Zustande angetroffen wird, welchen der wahrnehmende Beamte nach der einen oder anderen beregten Richtung für untauglich hält. Es werden dann einfach Straffestsetzungen gegen ihn erlassen, indem man durch die Thatsache, daß ein Pferd für untauglich erklärt wird, den Thatbestand der Strafbarkeit für erfüllt erachtet. Um das gute Einvernehmen mit der Behörde durch Berufung auf gerichtliche Entscheidung nicht zu stören, fügt man sich meist, zumal die Strafbeträge gering zu sein und mit dem Zeitverluste nicht im Einklang zu stehen pflegen, welchen die Wahrnehmung der Gerichtstermine beansprucht. Dieser Gebrauch ist aufzugeben, weil nämlich zur Erfüllung des Thatbestandes der Strafbarkeit der Umstand nicht genügt, daß ein Pferd im Betriebe mit Fehlern behaftet befunden ist, welche es augenblicklich dienstuntauglich erscheinen lassen könnten; sondern es muß die Wissenschaft in der Person dessen, welcher dafür verantwortlich gemacht werden soll, noch hinzutreten [11]), daß gewisse Umstände thatsächlich vorhanden, oder unausbleiblich aus einer bestimmten Handlung zu erwarten waren.

Die polizeiliche Einmischung erschwert dem Betriebsleiter die richtige Verwendung der Pferde, weil er gezwungen wird, die unansehnlichen im Abend- und Nachtbetriebe einzuspannen, wo das Auge der Hüter der öffentlichen Ordnung weniger scharf sieht. Zweifellos wäre indeß ein Wechsel zwischen Tag- und Nachtzeit für die Dienstverrichtungen gesundheitszuträglicher, weil dadurch die betreffenden Pferde bei Tage und bei Sonnenschein aus den Stallungen kommen und derjenigen günstigen Einwirkungen theilhaftig würden, welche beide Erscheinungen auf die Lebenskraft und das Wohlbehagen üben.

§ 349. Vorspanndienst.

Ein Vorspanndienst kommt in Straßenbahnbetrieben nur bei Verwendung der Pferdekraft vor, während Vorspannlokomotiven, deren Anwendung im Eisenbahndienste immer mehr an Ausdehnung

---

[11]) Die Einstellung untauglicher Pferde kann nämlich nur als Begehungs- und nicht schon als Unterlassungsdelikt bestraft werden.

zunimmt[1]), bisher noch nirgends gebraucht wurden, weil die Bildung so schwerer Züge, daß eine Kraftmaschine zu ihrer Fortbewegung nicht ausreichen würde, aus straßenpolizeilichen Rücksichten verhindert wird. Vielleicht wird man indeß in Betrieben, welche Kraftsammler unter den Wagen anbringen, mit der Zeit dahin gelangen, besondere Vorspannlokomotiven bereit zu halten, um Fahrzeuge weiter zu bringen, für deren Fortbewegung die eigene angesammelte Kraft versagt. Hiernach hat man es im Straßenbahnbetriebe zunächst nur mit Vorspannpferden zu thun.

Der Vorspanndienst verdient nähere Aufmerksamkeit sowohl aus wirthschaftlichen Erwägungen als auch vom Standpunkte der Betriebssicherheit. Im Zweifelsfalle hat letztere den entscheidenden Ausschlag zu geben.

Gerade im Straßengewühle zwingt die Größe des Verkehrs zu einem so ängstlichen Fernhalten jeder Unregelmäßigkeit in der Abwickelung desselben, daß die Betriebsverwaltung bestrebt sein muß, ausreichende Zugkraft zu stellen, um die regelmäßigen Hindernisse zu überwinden. Wo Steigungen vorkommen, wird an den betreffenden Stellen eine größere Kraftanstrengung verlangt, wie auf völlig ebener Strecke. Will man nun vermeiden, durchweg die größere Kraft zu gebrauchen, so ist der Vorspann das einzige Hülfsmittel. Bei Bemessen der nothwendigen Kraft hat das Gewicht eines völlig besetzten Wagens als Unterlage zu dienen, sodaß, wenn zu dessen Beförderung über die Steigung die regelmäßig ausreichende Kraft zu gering ist, die Behörde wohl berechtigt erscheint, die Einrichtung eines Vorspanndienstes zu fordern, um entweder eine Thierquälerei oder ein Versagen der Kraft und Liegenbleiben des Fahrzeugs mit seinen verkehrsstörenden Folgen zu verhüten. Sparsamkeitsrücksichten werden vielleicht den Betriebsunternehmer wünschen lassen, in Zeiten, wo der Verkehr schwach und die Wagenbesetzung spärlich zu sein pflegt, sodaß die regelmäßige Kraft zum Ueberwinden der Steigung genügen würde, den Vorspanndienst einstellen zu dürfen. Da indeß jeder außergewöhnliche Mehrandrang die Zwangslage schaffen würde, es entweder zu einer

[1]) Birk: Die Beförderung der Züge mit Vorspannlokomotiven, in Ztschr. f. Eisb. u. Dampfsch. VI 282.

Thierquälerei oder einer unausbleiblichen Verkehrsstörung kommen zu lassen, ist ernstlich nicht zu erwarten, daß die Sicherheitsbehörden hierauf eingehen würden.

Der Vorspann wird gegenüber der vollen Verwendung des Höchstmaßes der gebrauchten Kraftmenge eine um so größere Ersparniß bieten, je kürzer der Theil ist, auf welchem er nothwendig wird, und desto häufiger die Wagen die Vorspannstelle berühren. Zwar sind für die ganze tägliche Betriebsdauer an der Vorspannstelle die erforderlichen Pferde bereit zu halten, die noch dazu besondere Bedienung (Vorleger, Vorreiter) bedürfen Auch hat das einzelne Pferd stets den Hin- und Rückweg zu leisten, von denen allerdings nur der eine seine Zugkraft beansprucht. Gleichwohl wird der Aufwand erheblich niedriger zu stehen kommen, als wenn jedes Pferd den vollen Weg mitlaufen müßte, weil dazu eine so große Mehrzahl gebraucht würde, daß ihre Anschaffung und Unterhaltung den Dienstlohn der Vorleger oder Vorreiter aufwiegt, die in diesem Falle allerdings entbehrlich sein würden.

Ob es zweckmäßiger ist, die vorgespannten Pferde seitwärts anzuhängen oder an der Spitze laufen zu lassen, sind die Ansichten getheilt. Wo ohne Deichsel gefahren wird, stößt das letztere auf Schwierigkeiten. Es erfordert überdies einen Reiter, der die Lenkung ausführt. Beim Seitwärtsanlegen genügt dagegen, an den beiden Stellen, wo der Vorspann beginnt und endet, je eine Person zu beschäftigen, welche die bereit zu haltenden Pferde beaufsichtigt und vorlegt bezw. wegnimmt, indem sie ein zurückfahrender Wagen an die Bedarfsstelle zurückbringen kann.

§ 350. Richtige Ausnutzung der mechanischen Kräfte.

Die Erfahrungen sind noch nicht abgeschlossen, unter welchen Voraussetzungen die verschiedenen mechanischen Triebkräfte die vortheilhafteste[1]) Verwerthung finden, die größte Zuverlässigkeit und geringste Gefährlichkeit des Betriebes sichern, den örtlichen Bedürfnissen am genauesten entsprechen, weshalb maßgebende Rathschläge mit Vorsicht aufzunehmen sind.

---

[1]) Oben §§ 222—229, 261—263 II 288 ff. 367 ff.

I. Nimmt zwar der elektrische Betrieb für sich die Zukunft im Straßenbahnwesen in Anspruch, so wird doch immerhin zur Zeit nicht nebensächlich sein, daß die Erfinder darüber heftig streiten, welches System der Stromleitung bezw. Stromzuführung das zuverlässigste[2]) sei, sowie daß noch immer Verbesserungsvorschläge auftauchen. Man läuft Gefahr, ein gewähltes System schnell durch ein besseres übertroffen zu sehen. Dies darf nun zwar nicht abhalten, wenn es sich um neue oder unverkennbar der Abänderung bedürftige Betriebe handelt, unter den bekannten Ausführungsarten seine Wahl zu treffen, wird indeß das abwartende Verhalten solcher Betriebe gerechtfertigt erscheinen lassen, für welche eine Aenderung ihrer Anlagen noch nicht geboten und deshalb der Aufwand für Umgestaltungsarbeiten noch entbehrlich ist. Das Mißtrauen mancher Staats- oder Gemeindebehörde gegen die Zulassung elektrischer Betriebe ist danach eher als Ausfluß begründeter Vorsicht wie als engherzige Ablehnung von Neuerungen aufzufassen.

II. Die Dampfstraßenbahnbetriebe haben nirgends einen großen Aufschwung erlangt und sind vielfach sogar durch Pferdebetrieb ersetzt worden. Sie haben sich nur zur Ueberwältigung eines Massenandranges bewährt, sind infolge der Belästigung, welche sie verursachten, nicht beliebt und werden bei so schwachem Verkehre, daß schon kleine Wagen zu dessen Befriedigung ausreichen, viel zu theuer. Deshalb sind sie schon vielfach den elektrischen gewichen, indem die Behörden geneigt waren, die Letzteren für das geringere Uebel zu halten[3]).

---

[2]) Davon hängt jedoch die Höhe der Zugleistungskosten ab, welche noch immer streitig ist (oben § 263 II 377 ff.), wenngleich neuerdings die gewagte Behauptung auf höchst unsicheren Grundlagen aufgestellt worden ist, daß die Gesammtkosten elektrischer Beförderung für ein Wagenkilometer der Frankfurt-Offenbacher Bahn 23,559 Pf., der Bahn in Halle 13,526 Pf., der Bahn Florenz-Fiesolo (Sprague-System) 38,945 Pf., der Straßenbahn zu Blackpool in England 51,044 Pf., für 5 amerikanische Bahnen 28,91, 21,767, 31,726, 28,27 und 32,54 Pf. betragen hätten, während diese der Pferdebahnlinien in Frankfurt a. M. im Jahre 1890 mit 46,5 Pf. für das Jahr angegeben wird. (Oesterr. Eisenb.Ztg. XV 332.

[3]) z. B. Wiesbaden nach Straßenbahn VI 203

III. Die Kabel- oder Seilbetriebe werden wegen ihrer hohen Herstellungskosten trotz des angeblich niedrigen Betriebsaufwandes nur in Orten sich einbürgern, wo große Steigungen zu überwinden und starke Schneefälle selten sind. Wo sie tauglich, werden andere Kräfte schwerlich ausreichen: wo letztere jedoch genügen, wird der Seilbetrieb nicht am Platze sein.

IV. Daß in Bern[4]) neben der durch Druckluft betriebenen Stammlinie eine geplante Nebenlinie für Dampf oder Elektrizität angelegt werden soll, weil die Beschaffung der Druckluft für die Letztere auf Schwierigkeit stößt, dürfte den Beweis liefern, daß für umfangreiche und weit verzweigte Betriebe der Druckluftbetrieb unzweckmäßig ist.

V. Dem Gaskraftbetriebe wird nachgesagt[5]), daß die Wärme, welche er entwickelt, im Sommer lästig werde und viele von der Benutzung der Bahnwagen abhalten, während umgekehrt für die Winterszeit die Wärmeentwickelung gerade als ein Vorzug gepriesen wird. Aus ersterem Grunde wird die Ablehnung der Genehmigung zur Einrichtung eines solchen Betriebes den maßgebenden Behörden empfohlen.

VI. Die entgegengesetzte Wirkung wird dem Kohlensäuremotor der New-Power[6]) Comp. nachgerühmt, der namentlich für Sommerbetriebe in heißen Gegenden empfohlen wird, weil die im Arbeitscylinder expandierende Kohlensäure die Temperatur des Wagens in die Nähe des Gefrierpunktes bringt. Danach würde derselbe für den Winter ungeeignet sein, in kalten Gegen-

---

[4]) Ztschr. f. Transportw. X 110, 124.

[5]) Straßenbahnen VI 172

[6]) Er besteht aus einem Stahlcylinder, welcher mit comprimirter Kohlensäure (70 A) gefüllt ist. Aus diesem Behälter fließt das Gas unmittelbar in die Arbeitscylinder des ähnlich einer Dampfmaschine arbeitenden Motors. Eigenthümlich sind nur die sehr eng gehaltenen Eintrittsöffnungen und die dieselben verschließenden Ventile, die einen sehr kleinen Hub haben und durch die Verbindung einer Couliffe mit einer Corliß-Steuerung gesteuert werden. Der Verbrauch an Kohlensäure soll nicht über 6 Unzen ($^3/_8$ Pfund) pro Stunde und Pferdekraft betragen und der Motor leicht die im Straßenbahnbetriebe übliche Geschwindigkeit entwickeln können. — v. Unruh: Kleinbahnen 87 hält sogar die Menschenkraft nach dem Hotchkiß-Bicycle-Railway-System und den Wind für geeignete Triebkräfte im Straßenbahnwesen, worin er nach dem heutigen Stande der Betriebstechnik indeß kaum Recht behalten wird.

den und bei frostigen Naturen, welche auf die Heizung[7]) der Wagen dringen, schwerlich beliebt werden, wenn er sich im Gebrauche selbst bewähren sollte, was zur Zeit jedoch noch unbestimmt ist.

VII. Die Petroleummotoren sollen im Gebrauche üblen Geruch verbreiten und eine lästige Wärme an denjenigen Stellen erzeugen, welche an der Heizung liegen. Diesen Uebelstand haben sie mit dem Dampfbetriebe gemeinsam. Gleichwohl werden sie für solche Unternehmungen nicht zweckwidrig sein, welche regelmäßig nur schwachen Verkehr haben und wegen der weiten Entfernung oder erheblichen Steigung mit einem Einspännerpferdebetriebe nicht auskommen, während die Kosten eines zweispännigen nicht eingebracht werden würden. Jedenfalls wäre es zu bedauern, wenn die Versuche gänzlich fallen gelassen werden sollten.

II. Persönliche Leistungen.

§ 351. Zweckmäßigkeit eines Probedienstes.

Der Straßenbahnbetrieb verlangt Leistungen persönlicher Art für den Außen- oder Strecken- und für den Innen- oder Bahnhofsdienst in unterschiedlichem Umfange und mannigfacher Gestaltung, wie bei Darstellung der Rechtsverhältnisse, welche daraus entspringen können, und des durch sie verursachten Aufwandes bereits ausführlich erörtert worden ist[1]). Ihrer Natur nach sind die bezüglichen Verrichtungen nur zum geringen Theile eigenartig gestaltet, wohin z. B. das Ausheben des Rillenschmutzes, das Festhalten der Wagen auf den Gleisen, die Abfertigung der Fahrgäste gehören, in ihrer Mehrzahl kommen sie in anderen Erwerbsfächern gleichfalls vor, was z. B. beim Wagenreinigen, bei der Pferdepflege, beim Maschinenheizen der Fall ist. Nur die wenigsten können ohne jede Vorbereitung dazu lediglich der rohen ungeschulten Kraft überlassen werden, sodaß bei ihrer Uebertragung von dem Vorhandensein gewisser körperlicher, geistiger oder sittlicher Eigenschaften

[7]) Heizungsversuche in Paris Ztschr. f. Transportw. X 110, in Wien a. a. O. X 88 u Straßenbahn VI 73, in Berlin, Dortmund, Dresden, Hannover ebenda VI 6, 13, 65, außerdem Scholten über Heizung von Pferdebahnwagen in Ztschr. f. Lok. u. Straßenb. XII 39 ff.

[1]) Oben §§ 50—57, 254—257 I 137 ff. II 355 ff.

des Bewerbers abgesehen werden darf. Ueberwiegend werden die dazu unerläßlichen Fertigkeiten erst durch Uebung und nach sachgemäßer Unterweisung erworben, überdies verlangen sie ein Mindestmaß von Kraft, Geschicklichkeit, Denkvermögen, Kaltblütigkeit und richtigem Urtheil. Umgekehrt vermögen gewisse persönliche Eigenschaften des Bewerbers sogar schon zwingende Gründe für seine Ablehnung herzustellen.

Unter so bewandten Umständen ist zur Vermeidung eines schnellen und erheblichen Wechsels im Personalbestande allerdings dringend geboten, bei Auswahl unter den vorhandenen Bewerbern sich weniger von augenblicklicher Eingebung und dem Eindrucke leiten zu lassen, welchen die äußere Erscheinung jemandes hervorruft, sondern ausschließlich sachlichen Erwägungen zu folgen und unbefangen zu prüfen, welcher Bewerber der an ihn zu stellenden Aufgabe am zuverlässigsten genügen wird, indem sich in ihm die meisten derjenigen Eigenschaften vereinigen, welche eine richtige Ausführung verbürgen. Weil indeß einerseits jeder Bewerber bestrebt ist, seine üblen Eigenschaften zu verheimlichen und seine guten anzupreisen, andererseits er sich über die Eigenart der Verrichtungen, welche in der erstrebten Stellung zu leisten sind, selbst täuschen kann, so wird oft seine thatsächliche Befähigung erst durch die Beobachtung seiner Leistungen oder seine Neigung für den Bahndienst im Laufe der Dienstzeit sicher zu erkennen sein.

Deshalb ist nothwendig, eine Probezeit einzuführen, d. h. beiderseits sich das Recht zu wahren, ohne Einhaltung von Kündigungsfristen das Vertragsverhältniß zu lösen. Der Gebrauch, während derselben die Leistungen unentgeltlich zu fordern, ist ziemlich allgemein fallen gelassen, weil dies leicht zur mißbräuchlichen Ausnutzung der Arbeitskraft jemandes führen kann, dessen wirthschaftliche Lage solches meist nicht vertragen wird. Man hat vielmehr von dem Zeitpunkte ab, wo die Leistungen des Anwärters eine andere Kraft dazu überflüssig machen, was z. B. mit Uebertragung eines Wagens zur selbständigen Führung oder Begleitung geschieht, Tagegelder im Verhältnisse zum üblichen Lohn zu bewilligen. Nimmt man dagegen die Dienste unentgeltlich an, so erwächst dadurch die sittliche Pflicht, den Betreffenden später anzustellen, oder man verliert wenigstens die Leichtigkeit, sich seiner wieder zu entledigen.

Der Umfang, in welchem innerhalb der ersten drei Monate oder doch mindestens des ersten Jahres der Beschäftigung im Bahndienste die Unverwendbarkeit dafür erkannt oder die Neigung dazu verloren wird, drückt sich in der Ziffer aus, welche das Verhältniß des Abganges und der Entlassung zu den Neueinstellungen wiedergiebt[2]). Selbstredend wird die Ziffer dort geringer sein, wo die Anstellung erst aufgrund sorgfältiger Prüfung aller einschlagenden Verhältnisse erfolgt, als wo man von einer solchen absieht.

Es ist indeß schon bedenklich, für den Probedienst Untaugliche in übergroßer Zahl zuzulassen. Einmal erregt man bei den Entlassenen leicht Unzufriedenheit, die sich in Gehässigkeit gegen das Unternehmen bei denen verwandelt, welche ihr Geschick auf angeblich gegen sie verübte Ungerechtigkeit zurückführen. Dies geschieht bei allen denen, welchen die Selbsterkenntniß ihrer Untauglichkeit fehlt, indem sie ihre Leistungsfähigkeit überschätzen. Sodann können unter dem Deckmantel der Dienstbereitschaft sich leicht Aufwiegler einschleichen, welche gerade umgekehrt dem Betriebe Schaden bringen, nämlich den bestehenden Frieden zwischen Werkthätigen und Unternehmer stören, weil sie Erstere für ihre Ansichten und Bestrebungen gewinnen wollen. Endlich geht mit der vergeblichen Ausbildung der Untauglichen die darauf verwendete Mühe verloren und werden dem Betriebe überflüssigerweise viele unliebsame Vorkommnisse sowie lästige Störungen bereitet.

Nach alledem gebieten Zweckmäßigkeitsrücksichten die Zurückweisung aller Bewerber, welche Eigenschaften besitzen, die sie für den Betriebsdienst vornweg untauglich erscheinen lassen, oder durch deren persönliche Verhältnisse die Wahrscheinlichkeit verloren geht, daß Neigung zum Betriebsdienste der Beweggrund für ihre Bewerbung ist. Gleiches hat von solchen zu gelten, für deren Körperzustand der Dienst nicht ohne besondere nachtheilige Folgen bleiben würde, oder die augenscheinlich den Anforderungen nicht gewachsen sein werden, welche er an ihre geistige oder sittliche Kraft stellt[3]).

---

[2]) Die Uebersichten in meiner Haftpflicht §§ 17, 18 S. 55 ff. ergeben z. B., daß im ersten Betriebsjahre 64,36 % abgegangen und 56,34 % entlassen sind, wovon 22,35 und 21,79 % auf die ersten drei Monate entfallen.

[3]) Eine Ueberlastung der Bediensteten mit Dienstgeschäften vermindert die Sicherheit der Züge, weshalb sie zu verhindern ist: Cohn: Die Arbeiter-

§ 352. Anstellung hindernde Eigenschaften.

I. Obenan ist die Trunksucht[1]) zu nennen, welche bereits vielfach polizeilicherseits[2]) als Hinderungsgrund für die Beschäftigung im Außendienste erklärt wird, indeß selbst für den Innendienst als solcher behandelt zu werden verdient, weil unter dem Eindrucke der durch Trunkenheit eingetretenen Sinnesverwirrung die obliegenden Verrichtungen mangelhaft ausgeführt werden und Gefahren durch unvorsichtiges Umgehen mit Licht (z. B. Brandstiftungen) oder mit gefährlichen Geräthschaften (z. B. Sachbeschädigungen) jedenfalls nicht ausgeschlossen sind.

II. Nicht minder verhängnißvoll kann der Jähzorn, die Neigung zu Rohheiten oder anderweiten Ausschreitungen, der Mangel an Selbstbeherrschung werden, indem z. B. bereits leicht reizbare Schaffner oder Kutscher Fahrgäste während der Fahrt vom Wagen herabwarfen oder im Wagen mißhandelten oder sie doch wenigstens grob behandelten. Ueberdies wird das gute Einvernehmen zwischen Vorgesetzten und Untergebenen oder zwischen den Gleichgestellten untereinander leicht gestört, wenn einer von ihnen an diesen Eigenschaften leidet. Insbesondere sollte bei Vorgesetzten die leichte Reizbarkeit und mangelnde Selbstüberwindung einen Hinderungsgrund abgeben. Da Mißhandlungen der anvertrauten Thiere überwiegend der Ausfluß angewöhnter Rohheit sind, ist solche auch für die Beschäftigung im Innendienste nicht ungefährlich: für den Außendienst ist sie meist polizeilich als Ablehnungsgrund erklärt[3]). Erlittene Vorstrafen wegen Handlungen, die auf ihr Vorhandensein schließen lassen, dürfen nicht unbeachtet bleiben.

III. Unehrlichkeit, Unsauberkeit und mangelnder Ordnungssinn werden in reiferen Lebensjahren fast nie völlig abgewöhnt, weshalb deren nachweisbares Vorhandensein gleichfalls zur Ablehnung wird führen müssen. Denn darf von den Fahrgästen

---

schutzpolitik der englischen Eisenbahnbediensteten in Ztschr. f. Eisb. u. Dampfsch. VI. 361 ff. Manche vertragen indeß nicht einmal die Anstrengungen des üblichen Dienstes.

[1]) Mein UnfallsgG § 48 S. 177 ff.

[2]) Oben § 35 I 84[10].

[3]) Oben § 53 I 147[10].

Sauberkeit im Aeußeren verlangt werden, wie gemeinüblich geschieht[4]), so fehlt jeder Grund, aus dem für die Angestellten von diesem Erforderniß abgesehen werden dürfte. Auf Ehrlichkeit zu sehen, verlangt der eigene Nutzen, damit es nicht zu Fahrgeldhinterziehungen kommt, und die Rücksicht für die Fahrgäste, welche vielleicht Gegenstände zurückgelassen haben[5]).

IV. Erfahrungsgemäß sind für Bestechungen diejenigen leichter zugänglich, die sich in mißlichen Vermögensverhältnissen befinden, als die, welche sich einer geordneten Wirthschaftslage erfreuen. Bei Ersteren liegt überdies die Gefahr näher, durch das Andrängen der Gläubiger sich zu Veruntreuungen, Unterschlagungen oder zu anderen widerrechtlichen Bereicherungen verleiten zu lassen. Deshalb ist keineswegs verfehlt, für gewisse Stellungen als unerläßliche Vorbedingungen zu verlangen, daß der Bewerber Vermögen besitzt, mit dem er Sicherheit bestellt, oder daß er doch wenigstens keine Schulden hat.

V. Neuerdings ist streitig geworden, ob es rathsam ist, auf die politische Gesinnung und die Glaubensstärke der Bewerber zu sehen und die Mitglieder gewisser Vereine ohne weiteres von der Anstellung auszuschließen. Viele glauben, die Mitglieder der Fachvereine ausschließen zu sollen, weil durch sie die Grundsätze der Socialdemokratie unter der Mannschaft Verbreitung finden würden. Thatsächlich sind jedoch die offenen Bekenner einer bestimmten Ansicht minder gefährlich als deren heimliche Anhänger, welche im Stillen und deshalb um so gefährlicher wirken, weil sie es unter dem Deckmantel der Unterwürfigkeit thun und deshalb oft in Vertrauensstellungen sich einzuschmeicheln verstehen. Sehr Fromme werden häufig den Gottesdienst besuchen wollen, weshalb im Sonn- und Festtagsverkehre auf sie nicht zu rechnen ist.

VI. Abstoßendes Aeußere, wohin z. B. Blatternarben, Brandmale, Flechten oder andere äußere Schäden gehören, wird nach dem Vorbilde des diesbezüglichen polizeilichen Mitnahme- und Verwendungsverbotes[6]) die Anstellungsfähigkeit unabweisbar benehmen müssen.

---

[4]) Oben § 36 I 87[7].

[5]) Oben § 49 I 137[12].

[6]) Oben §§ 36, 40 I 89[7], 100[3].

VII. Nicht jede Vorstrafe, nicht jede Art von Schulden gestattet genau denselben Rückschluß auf den Sittlichkeitsgrad des davon Betroffenen. Ist jemand z. B. wegen einer Handlung bestraft, die lange Jahre zurückliegt und vielleicht jugendlicher Uebereilung zuzurechnen ist, oder ist er durch unverschuldete Umstände, z. B. längere Krankheit oder Arbeitslosigkeit in Noth gerathen, aus der er bei geregelter Beschäftigung wieder herauskommt, so wird man von diesen Umständen absehen dürfen; anders, wenn jemand nicht zu wirthschaften versteht. Wer unverschuldet in eine mißliche Lage gerathen ist, wird daraus kein Hehl machen, sodaß, wer auf Befragen diesbezügliche Umstände verheimlicht, den Verdacht begründet, daß etwaige Fälle, hinter die man zufällig kommt, von ihm leichtfertig verschuldet und nicht die einzigen sind. Deshalb ist rathsam, jeden aus dem Betriebsdienst zu entfernen, welcher wissentlich Umstände verschwiegen hatte, nach denen er gefragt war, und die hätten geeignet sein können, seine Bewerbung abzulehnen. Denn wer Vertrauen fordert, muß solches auch bieten, und wer nach einer Richtung sich zur Täuschung überwindet, wird vor weiteren nicht zurückschrecken, wenn er persönliche Vortheile dadurch gewinnen kann.

§ 353. Alter, Beruf und Gesundheitszustand.

Man hat sich eine Altersgrenze für die Annahme zu setzen und selbst zu den leichteren Beschäftigungen keine Personen in sehr vorgerücktem Lebensalter einzustellen. Denn bei ihrem späteren freiwilligen oder unfreiwilligen Abgange infolge mittlerweile eingetretener Arbeitsunfähigkeit glauben diese, auf Unterstützung seitens des Unternehmers als letzten Dienstgebers Anspruch zu haben. Dies muß dahin führen, Anstellung in der Regel zu versagen, wenn der Bewerber das 35. Lebensjahr vollendet hat. Denn dem Bahnunternehmer darf ernstlich nicht zugemuthet werden, Personen, die in anderen Arbeitsgebieten sich abgenutzt haben, für eine vielleicht lange Zeit der Erwerbslosigkeit zu unterstützen, weil sie am Schlusse ihrer Erwerbsfähigkeit ihm vorübergehend geringe Dienste geleistet haben, zu denen sie der verbliebene Rest ihrer Arbeitskraft

noch befähigt hatte[1]). Erst bei Beschränken der Einstellungsfähigkeit auf ein nicht zu hohes Lebensalter ist daran zu denken, dem später Erwerbslosen aus den Betriebsmitteln ein im Verhältnisse zur Dienstleistung stehendes Unterstützungsgeld gewähren[2]) zu können. Nach unten wird eine Altersgrenze theils durch die gesetzlichen Bestimmungen über die Beschäftigung jugendlicher Arbeiter, theils durch Polizeiverbote[3]), Personen unter sechszehn oder achtzehn Jahren im öffentlichen Fuhrwesen zu beschäftigen, hergestellt.

Bisweilen läßt man sich bei seiner Wahl durch Befürwortungen anderer bestimmen. Hierin ist Vorsicht geboten. Gehen dieselben von jemandem aus, welcher seinen Schützling persönlich genau kennt, von dessen besonderer Befähigung für die Stelle, zu der er ihn empfiehlt, durch eigene Wahrnehmung überzeugt ist und durch seine Einmischung mehr dem Unternehmer als dem Empfohlenen dienen will, so wird man durch deren Berücksichtigung sich vielleicht selbst nutzen, wenn den Mitbewerbern keine gleich zuverlässigen Gewährsleute zur Seite stehen. Fälle dieser Art sind indeß selten. Die Meisten wollen nur dem Bewerber dienen und zu einem Unterkommen verhelfen, ohne die geringste Ahnung davon zu haben, ob er seine Stelle ausfüllen wird; bisweilen loben sie ihn sogar weg, um sich seiner auf eine bequeme Weise zu entledigen. Dann ist jedoch das Berücksichtigen der Empfehlung ebenso bedenklich wie ungerecht. Denn einmal sind vielleicht unter den Bewerbern, welche keinen einflußreichen Gönner haben, weit tüchtigere und zuverlässigere Personen, die zugunsten einer schwächeren Kraft zurückgestellt werden; sodann gelangt Gunst vor Verdienst zur Geltung und wird die Gefahr geschaffen, daß manche durch Bestechung eine Empfehlung zu erkaufen suchen oder daß die Tüchtigsten von der Bewerbung abstehen, weil sie an einem Erfolge

---

[1]) Meine Haftpflicht § 16 S. 53ff.; namentlich muß der Gebrauch in der Rechtsprechung des Reichsversicherungsamtes, unbekümmert um den Grad einer vorher bestandenen Erwerbsbeschränkung eine etwaige Unfallsrente nach der vollen Erwerbsfähigkeit zu bemessen, von der Beschäftigung theilweis Erwerbsbeschränkter abschrecken. Durch die Unfalls- und Invaliditätsfürsorge ist übrigens der Beweggrund weggefallen, welcher früher vielfach zur Beschäftigung von Gebrechlichen führte.

[2]) Oben § 186 II 188ff.

[3]) Oben § 35 I 82[1].

gegenüber Günstlingen zweifeln und vielleicht sogar verschmähen, sich einer Abweisung auszusetzen.

Dabei ist jedoch nirgends in so hohem Grade die Gefahr vorhanden, für die erstrebte Stellung völlig untaugliche Bewerber zu bekommen, als im Straßenbahndienste. Denn hier suchen und finden vielfach Personen Beschäftigung, welche diesem Dienste weniger aus Neigung als deshalb sich zuwenden, weil sie ihren Lebensberuf, dem zu widmen sie sich vorbereitet hatten, verfehlt und in ihm kein Unterkommen gefunden haben, weshalb nachweisbar fast alle Berufs- und Erwerbsklassen unter den Bediensteten vertreten[4]) sind. Bei einem derart aus allen Lebensverhältnissen und Berufszweigen zusammengewürfelten Materiale kommen Mißgriffe gelegentlich der Annahme vor, die erst im Laufe der Dienstverrichtungen erkennbar und durch die baldige Entfernung der Ungeeigneten wieder gut zu machen sind. Wer den erwählten Lebensberuf — besonders in vorgeschrittenem Lebensalter — aufgiebt, pflegt in der Regel es in demselben nicht weit gebracht zu haben, theils infolge mangelnder Arbeitslust, theils wegen ungenügender Leistungsfähigkeit, nur zum geringen Theile lediglich durch unverschuldete, zufällige Umstände. Man hat es also vielfach mit Anwärtern zu thun, welche zwar gern die Dienstbezüge ihrer neuen Stellung genießen, dagegen ungern deren Mühen und Widerwärtigkeiten tragen möchten, also mit einer gewissen Unlust ihre Beschäftigung aufnehmen, wohl auch zu ihren Verrichtungen, so einfach sie im Großen und Ganzen sind, nicht die genügende Gewandtheit, Umsicht, Umgangsform und Ruhe gegenüber der Bevölkeruug und deren mitunter recht eigenthümlichen Anforderungen bezw. Benehmen besitzen. Andere haben Neigung zu einer eigenmächtigen Gewinnbetheiligung am Unternehmen durch Fahrgelderhinterziehung. Wieder andere vermögen, durch ihre frühere Beschäftignng an die sitzende Lebensweise und geschlossene Räume gewöhnt, den Einfluß der Witterungsverhältnisse und den Aufenthalt im Freien sowie das Stehen auf dem Wagen nicht zu vertragen.

Keineswegs ist nämlich die Beschäftigung im Bahndienste allen

[4]) Meine Haftpflicht § 17 S. 65.

Naturen gleich zuträglich. Denn wenn zwar die früher verbreitete Ansicht bereits widerlegt ist, daß der Bahndienst gegenüber anderweiten Berufszweigen die darin Beschäftigten überanstrengt und vorzeitig zum Tode oder zur Erwerbsunfähigkeit bringt[5]), so ist gleichwohl darauf Bedacht zu nehmen, daß für gewisse körperliche Zustände z. B. Anlage zum Bruche, Anfälligkeit zu Augenentzündungen, ausgeprägte Kurz- oder Weitsichtigkeit, Krampfadern, Reizbarkeit im Halse, schwache Lungenthätigkeit und viele ähnliche mehr die Bahndienste verhängnißvoll werden können. Beim Bremsen, gewaltsamen Anhalten der Pferde, Einheben entgleister Wagen, Abspringen im Fahren verwandeln sich die Bruchanlagen zu wirklichen Brüchen. Die Zugluft und der Staub üben auf ungesunde Augen, Lungen und Hälse eher ihre schädlichen Wirkungen, als wenn diese Körpertheile völlig gesund sind Das Stehen auf fahrenden Wagen läßt Krampfadern zu bedenklichen Fußkrankheiten ausarten. Selbst Rückenmarksleiden sind als Folge der stetigen Erschütterung bereits beobachtet, wenn geringfügige Anlagen dazu bestanden hatten. Ob alle diese Wirkungen des Betriebes, sobald sie zur äußeren Erscheinung kommen, als Betriebsunfälle zu behandeln sind, welche der genossenschaftlichen Fürsorge zufallen, oder als gewerbliche Krankheiten zu gelten haben, ist neuerdings streitig geworden. Wäre das Erstere anzunehmen, so würden die Betriebsunternehmer zu ihrem eigenen Besten jene Krankheitsanlagen[6]) als Ausschließungsgrund erklären müssen, weil mit den vermehrten Ansprüchen an die Genossenschaft die Höhe der eigenen Beiträge wächst, zu der man im Umlageverfahren angehalten wird.

§ 354. Befähigungsnachweis im Straßenbahnbetriebe.

Immer mehr wird von fachkundiger Seite die Forderung[1]) vertreten, daß im Eisenbahnverwaltungsdienste ein Befähigungsnach-

---

[5]) Meine Haftpflicht § 17 S. 67, 68.

[6]) Wegen entstellender Krankheit oben § 352 II 561.

[1]) Ulrich: Die Ausbildung der höheren Verwaltungsbeamten in Preußen und ihre Stellung in der Staatseisenbahnverwaltung (Berlin 1893, Springer); Gürtler: Der Befähigungsnachweis in seiner Anwendung auf den höheren Eisenbahnverwaltungsdienst (Wien 1892, Seidel u Co.); oben § 195 II 216.

weis hinsichtlich der besonderen Kenntnisse, welche für die Betriebsverwaltung nach deren verschiedenen Richtungen erforderlich sind unerläßlich zu beanspruchen sei und zwar sowohl für die niederen, als auch für die höheren Stellen. Dies hat dahin geführt, einen eisenbahnwissenschaftlichen Unterricht einzurichten[2]) und jedenfalls von den Bewerbern zunächst das Leisten eines Probedienstes zu verlangen. Was auf einem verwandten Gebiete als nothwendig oder zweckmäßig erkannt bezw. erfahrungsgemäß erprobt ist, wird für das Straßenbahnwesen gleichfalls Bewährung finden und anzustreben sein. Allerdings sind hier bisher noch keine festen Verwaltungsgrundsätze gefunden, und fehlt es sowohl an der Gelegenheit zur fachkundigen Ausbildung[3]) als auch an brauchbaren Hülfsmitteln für den Selbstunterricht[4]). Im Wesentlichen hat man bisher folgenden Standpunkt vertreten.

§ 355. Befähigungsnachweis der Zugführer.

Zweifellos ist die verantwortlichste Stellung im Straßenbahndienste diejenige der Kutscher bei Pferdebetrieb und der Maschinenführer im mechanischen Betriebe. Der Gerichtsgebrauch zählt sie mit vollem Fug und Recht denjenigen Personen bei, welche berufsgemäß zu einer verschärften Aufmerksamkeit verpflichtet sind, sodaß die Strafschärfung wegen fahrlässiger Tödtung oder Körperverletzung gegen sie zur Anwendung gebracht werden darf[1]). Folgeweise trifft die Unternehmer und Betriebsleiter gleichfalls eine aus Gründen der öffentlichen Sicherheit abzuleitende Pflicht, bei der Auswahl besondere Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit walten zu lassen, sodaß keineswegs ausgeschlossen sein würde, eine Anklage wegen fahrlässiger Tödtung oder Körperverletzung auf sie auszudehnen, wenn sie

---

[2]) Für Preußen in Berlin, Breslau und Köln.

[3]) Abgesehen von Berlin, wo Straßenbahnrecht und Straßenbahnkunde an der Königl. technischen Hochschule gelesen wird: Straßenbahn VI 143. Die Vorlesung umfaßt hier die Straßenbahnwirthschaft, Straßenbahnpolitik und Betriebslehre, Straßenbahnrecht, ist auf drei Semester vertheilt, sodaß jeder Gegenstand erst im vierten Halbjahr wiederholt wird, und wird dann wöchentlich in zwei Stunden unentgeltlich gehalten.

[4]) Oben § 11 I 22ff.

[1]) StrGB §§ 322², 330²; Verkehrsgew. VI 117.

nachweisbar aus Eigennutz, persönlichem Wohlwollen oder anderweiten Beweggründen ihre Fahrzeuge Personen anvertraut haben, von deren Befähigung sie sich keine ausreichende Ueberzeugung verschafft, und an der zu zweifeln sie sogar Grund hatten. Für die Begründbarkeit von Schadensersatzansprüchen aus derarten Umständen gilt das gleiche. Deshalb liegt es im eigenen wohlverstandenen Nutzen der Betriebsverwaltungen, bei Auswahl ihrer Fahrer die allergrößte Sorgfalt walten zu lassen.

Uebrigens wird bisweilen schon polizeilich[2]) zur Ausübung ihrer Dienstverrichtungen ein Befähigungsnachweis verlangt, daß sie des Fahrens kundig und mit der Behandlung der Pferde bezw. einer Maschine vertraut[3]) sind Hieran lassen sich die Betriebsunternehmer genügen, sodaß die größere oder geringere Strenge, mit welcher die Polizei bei Ertheilung der Anstellungsgenehmigung verfährt, für sie ausschlaggebend ist. Insofern indeß die Untauglichkeit der Wagenführer nicht allein für die anvertrauten Triebkräfte und Betriebsmittel verhängnißvoll werden, nämlich durch deren sachwidrige Behandlung Schaden verursachen, sondern überdies die Unfallsgefahr und damit die Höhe der Abfindungssummen erheblich vergrößern kann, sollten die Betriebsunternehmer zu ihrem eigenen Besten unentwegt bestrebt sein, die Fahrtüchtigkeit zu heben und deren Nachlassen zu verhindern[4]). Um eine bessere Kraft zu gewinnen oder eine gute zu erhalten, sollten sie mit dem Lohne

---

[2]) Oben § 35 I 82[1], 84[9], Preuß. G 28. Juli 1892 § 4[3].

[3]) In England haben sämmtliche Kutscher, welche im öffentlichen Fahrdienste Verwendung finden wollen, sogar eine Prüfung abzulegen, die sich über die Heimathskunde und die Technik des Pferdelenkens erstreckt; sie pflegt so strenge gehandhabt zu werden, daß gewöhnlich mehr als die Hälfte der zu Prüfenden sie nicht bestehen, die sich dann erst nach Jahresfrist wieder bewerben dürfen; Fuhrhalter IX Nr. 16. Berücksichtigungswerthe Vorschläge über die Ausbildung der Kutscher a. a. O. IX Nr. 24.

[4]) Wo die Kutscher oder Maschinisten außer ihrem Gehalte Meilengelder und die Schaffner gebräuchlich von den Fahrgästen Trinkgelder bekommen, fallen sie natürlich bei kürzerer Arbeitszeit geringer als bei längerer aus. Hier wünschen die Arbeiter bisweilen das Festhalten an einer langen Arbeitszeit und stehen den auf Kürzung der Arbeitszeit gerichteten Maßregeln feindlich gegenüber. Gleichwohl verlangt die allgemeine Sicherheit selbst gegen den Willen der Bediensteten den Fortbestand überlanger Arbeitszeiten zu unterdrücken, und ist ein staatliches Eingreifen nach dieser Richtung begründet. Oben § 182 II 174 ff.; Arch. f. Eisenbahnw. 1892 S. 230; Ztschr. f. Eisb. u. Dampfsch. VI 363.

der Kutscher oder Maschinisten nicht zu sehr kargen. Die Verrichtungen derselben sind verantwortlicher und schwieriger als diese der Schaffner und Kontrolleure, weshalb durchaus falsch ist, die Letzteren wirthschaftlich besser zu stellen und ihnen günstigere Aussichten zur Beförderung in bessere Stellungen zu eröffnen, was gleichwohl gemeinüblich geschieht und zu einem Uebertritte der Wagenführer in die Schaffnerstellungen führt.

Die Ausbildung für den Kutscher- oder Maschinistendienst pflegt in der Weise vorgenommen zu werden, daß die Anwärter einem älteren Fahrer überwiesen werden, um unter dessen Aufsicht einige Tage zu fahren. Einzelne Betriebe haben zwar Fahrmeister zur Ausbildung ihrer Leute angestellt, die indeß ihre Stellung weniger der Geschicklichkeit, Anderen die fehlenden Fertigkeiten beizubringen, als Zufälligkeiten verdanken, nämlich mitunter nicht das geringste Unterweisungstalent besitzen, sondern durch rücksichtslose Grobheit ihre Unfähigkeit ersetzen zu können glauben. Außerdem werden Anleitungen zeitweise gegeben, wie man sich im Falle von Zusammenstößen oder Entgleisungen zu verhalten hat, nämlich wie Wagen ein- und auszuheben sind. Da solche indeß in die frühesten Morgenstunden verlegt und gleichzeitig vor einer großen Menge abgehalten werden, weshalb nicht festzustellen ist, ob jeder sie verstanden hat, verfehlen sie gewöhnlich ihren Zweck.

Uebrigens sollte außer der Fahrenskunde noch auf körperliche Tauglichkeit und die Kraft zum gewaltsamen Anbremsen größerer Wagen, auf scharfes Sehvermögen und ausreichende Geisteskräfte, nämlich Aufmerksamkeit und Ueberlegung, gesehen werden, damit die Leute sich plötzlich eintretenden Ereignissen gegenüber zweckmäßig zu verhalten verstehen.

§ 356. Befähigungsnachweis der Schaffner und Kontrolleure.

Schaffner und Kontrolleure können durch Mängel ihrer Ausbildung oder ihrer Fähigkeiten im allgemeinen nur den Erträgen des Betriebes schaden, indem sie in der Fahrgelderhebung bezw. der Feststellung von Hinterziehungen lässig sind; dagegen ist durch ihr Verhalten eine Gemeingefahr oder ein drohender Schaden für Trieb-

kräfte oder Betriebsmittel bloß ausnahmsweise denkbar, wenn sie z. B. im Jähzorn Gewaltthätigkeiten gegen Fahrgäste begehen und sie vom Wagen werfen, oder wenn sie leichtfertig jemanden zum Zu- oder Absteigen im Fahren verleiten oder zu früh Fahr- bezw. zu spät Haltesignale geben. Ihre unentbehrlichen Eigenschaften müssen bescheidenes Benehmen, große Selbstbeherrschung gegenüber den bisweilen recht starken Zumuthungen der Fahrgäste, rege Aufmerksamkeit im Fahrgelderheben und unantastbare Ehrlichkeit sein. Hang zu Gewaltthätigkeiten und zur Trunkenheit[1]) machen sie für die Anstellung unverwendbar.

Bei der Gepflogenheit, Personen, welche in anderen Lebensstellungen ihren Beruf verfehlt haben, die Anstellung im Schaffner- und Kontrolleurdienste[2]) zu eröffnen, scheint allerdings zweckmäßig, als Ausschließungsgrund die Ueberschuldung zu erklären, weil die Nothlage und das Drängen der Gläubiger leicht zu Unehrlichkeiten verleitet. Ueberdies sind die Anwärter für die besonderen Verrichtungen ihrer neuen Stellung vorzubilden, d. h. mit sachgemäßen Verhaltungsanweisungen zu versehen. Auch hier läßt man sich gewöhnlich daran genügen, die Anwärter durch einen älteren Schaffner auszubilden, d. h. sie unter dessen Aufsicht einige Tage fahren zu lassen. Dies reicht indeß für diejenigen nicht aus, welche schwer begreifen, zumal wenn der Lehrmeister kein Lehrvermögen besitzt. Ueberdies müßte man ihnen mit Rücksicht auf die obliegenden polizeilichen Hülfsdienstleistungen und die zu legende Einnahmerechnung vorher Gelegenheit geben, die Form der verlangten Meldungen und Abrechnungen unter Darlegung des Zweckes, dem sie dienen sollen, sich anzueignen. Die üblichen (meist monatlichen) Instruktionen würden von Personen abzuhalten sein, welche den zu lehrenden Stoff nicht bloß selbst beherrschen, sondern auch gemeinverständlich darlegen können.

Zu Kontrolleuren endlich dürften nur bewährte Schaffner befördert werden, welche mit den Fehlern vertraut sind, die bei der Fahrgelderhebung und Fahrscheinausgabe vorkommen können, weil hier die Gefahr vorliegt, daß ein entschuldbares Versehen für ver-

---

[1]) Gleiches gilt für die Fahrer; oben § 352 II 560.

[2]) Oben §§ 53, 54, 106 I 145, 150, 326.

suchte Unredlichkeit erklärt werde, was leicht von solchen geschieht, welche die einschlagenden Handhabungen nicht selbst geübt haben und deshalb unterschätzen. Außerdem ist es unzweckmäßig, zum Kontrolleurdienste Personen zu befördern, deren Bildungsgrad so gering ist, daß jede Aussicht fehlt, eine gleich hoch bezahlte Stellung wieder zu erlangen, wenn sie die innehabende verlieren. Denn man bringt sie durch die Entlassung in eine Nothlage, während ihre Verwendbarkeit in anderen gleich hoch bezahlten Stellungen unmöglich ist, weil ihnen die hierzu benöthigten Vorkenntnisse, Fertigkeiten und sonstigen Eigenschaften abgehen.

§ 357. Befähigung der Betriebsleiter und Arbeitsaufseher.

Hier werden alle diejenigen zusammengefaßt, welchen die Leitung des Betriebes oder eines Zweiges desselben bezw. die Aufsicht über Andere anvertraut wird, sodaß die Betriebsgestaltung von ihrer Thätigkeit, Anordnung oder Aufmerksamkeit abhängt. Je nach dem Umfange der einzelnen Unternehmungen wird der Wirkungskreis des Einzelnen von ihnen verschieden sein. Hier können indeß bloß allgemeine und regelmäßige Gesichtspunkte Darstellung finden, weshalb die folgenden Erörterungen ebensogut auf die Betriebsdirektoren, welchen die ganze Geschäfts- und Betriebsführung anvertraut wird, zutreffen[1]), wie auf Betriebsinspektoren, Bahnhofsverwalter, Stallmeister, Maschinenmeister, Werkstättenvorsteher unbeschadet darum, ob man dem Titel ein »Ober« vorsetzt oder nicht, und welche Bezeichnung man vielleicht sonst noch für sie gewählt hat.

Die Uebertragung der diesbezüglichen Verrichtungen ist nach verschiedenen Gesichtspunkten zu beurtheilen. Zunächst sind diejenigen Betriebe, in welchen die Betriebsleiter gleichzeitig den Vorstand von Aktiengesellschaften bilden, von denen zu unterscheiden, wo diese Nothwendigkeit wegfällt. Sodann macht der größere oder geringere Umfang eines Betriebes und die Höhe der zur Besoldung verwendbaren Mittel die Auswahl schwieriger oder leichter.

[1]) Wegen der Rechtsverhältnisse oben §§ 51, 53 I 140, 142 ff.

Bevor die für die abweichenden Verhältnisse gebotenen Erwägungen und Erfordernisse getrennt behandelt werden, sind folgende stets zutreffende Ansprüche voranzuschicken.

I. Der Betrieb soll den Bedarf nach Ortsveränderung befriedigen: dieser hängt wieder von den Sondereinrichtungen des Ortes, von dessen Geschäfts-, Handels- und Lebensverhältnissen, den herrschenden Gewohnheiten und gesellschaftlichen Anschauungen ab[2]). Deshalb wird naturgemäß derjenige seiner Aufgabe mehr gewachsen sein, welcher mit den Eigenthümlichkeiten und Gewohnheiten der Ortsbevölkerung schon bekannt ist, als wer sich diese Kenntniß erst aneignen soll. Denn zu deren Gewinnen ist Zeit erforderlich; außerdem ist es bisweilen nicht leicht, einen tieferen Einblick in den Zusammenhang zwischen beobachteten Erscheinungen und deren Ursache zu gewinnen, sodaß Irrthümer und Fehlschlüsse leicht vorkommen. Ueberdies bringt die größere Menge ihr Vertrauen eher jemandem entgegen, der am Orte aufgewachsen oder wenigstens schon länger ansässig ist, als einem Fremden. Dem Letzteren sind noch dazu die Umgangsformen minder geläufig, welche am Orte verlangt werden, als dem, welcher sie schon in einer früheren Berufsthätigkeit zu beobachten Gelegenheit hatte. Aus allen derartigen Erwägungen hat man zu vermeiden, für die Betriebsleitung Fremde heranzuziehen, solange Einheimische noch zu gewinnen sind. Bei den letzteren wird meist eine gewisse Vorliebe für den betreffenden Ort vorherrschen, die ihnen eine dauernde Stellung daselbst erstrebenswerth erscheinen läßt und die Lust benimmt, gebotene bessere Stellung außerhalb anzunehmen. Je länger indeß der Betriebsleiter in seiner Stellung verbleibt, desto mehr wird er einerseits mit den örtlichen Verhältnissen vertraut, andererseits geeignet, seine Aufgabe zum Wohle des Betriebes und zugleich zur allgemeinen Zufriedenheit zu erfüllen. Sind danach Ortsangehörige den Fremden überhaupt schon vorzuziehen, so müssen unter Letzteren die Staatsangehörigen noch immer den Ausländern vorgezogen werden, welche nämlich die weitere Schwierigkeit zu überwinden haben, die am Betriebsorte maßgebenden Rechts- und Verwaltungseinrichtungen erst kennen

---

[2]) Oben § 303ff. II 450.

zu lernen und sich zu entwöhnen, das abweichende Recht ihrer Heimath schlechtweg als Grundlage für ihre Maßnahmen anwendbar zu halten.

II. Unverkennbar kann ohne eine gewisse Strenge diejenige Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Betriebes nicht durchgeführt werden, welche für ein Straßenbahnunternehmen unerläßlich ist. Deshalb ist für die Stellung eines Betriebsleiters ungeeignet, wem ein fester Wille und der Muth abgeht, das für richtig und nothwendig Erkannte selbst auf die Gefahr hin durchzusetzen, bei den Untergebenen auf Widerstand zu stoßen und diesen brechen[3]) zu müssen. Auch werden ihm in der öffentlichen Meinung oder in den Tagesblättern vielfach Vorwürfe über sein Verhalten nicht erspart bleiben. Seine Strenge darf jedoch nicht in Rücksichtslosigkeit ausarten, muß vielmehr einerseits mit Gerechtigkeitssinn und dem Bestreben, nur im äußersten Nothfalle zu verhängnißvollen und harten Maßnahmen zu greifen, andererseits mit einem gewissen Wohlwollen und dem ernsten Willen gepaart sein, die Lage und berechtigten Ansprüche der Untergebenen thunlichst zu verbessern bezw. ihnen zur Befriedigung zu verhelfen. Wem diese letzteren Eigenschaften fehlen, der wird nie das Vertrauen und die Liebe seiner Untergebenen gewinnen, die ihm vielmehr nur Furcht entgegen bringen werden. Auf Willfährigkeit für seine Pläne und Neuerungen wird er nicht rechnen dürfen, weshalb nach mannigfacher Richtung der von ihm geleitete Betrieb bald hinter einem solchen zurückstehen wird, dessen Leiter es versteht, gleichzeitig Gebieter und Wohlthäter seiner Leute zu werden.

III. Abgesehen von den persönlichen Eigenschaften hängt das Gedeihen eines Betriebes von dem Grade der Vorkenntnisse und Fertigkeiten ab, welche der Bewerber für diese Stellung bereits erlangt hat. Welche Ansprüche sollen namentlich an einen Betriebsleiter gestellt werden, der zugleich Mitglied des Vorstandes einer Aktien-Gesellschaft wird? In letzterer Eigenschaft fällt ihm die Verwaltung fremden Vermögens mit ihren mannigfachen Unzu-

---

[3]) Er muß dabei gleichzeitig die Selbstüberwindung besitzen, mit den Untergebenen gemüthlich zu verkehren und nicht ausschließlich in herablassender Weise sie ihr Abhängigkeitsverhältniß beständig fühlen zu lassen.

träglichkeiten und die Aufgabe zu, darüber zu wachen, daß den dafür gegebenen gesetzlichen Grundsätzen und Förmlichkeiten genügt wird, widrigenfalls strafrechtliche Verantwortlichkeit und vermögensrechtliche Ersatzverbindlichkeit entsteht.

Vielfach glaubt man, daß bei der Wahl deshalb in erster Linie auf die Befähigung zu sehen sei, das Unternehmen kaufmännisch richtig zu verwalten. Thatsächlich ist es jedoch nicht begründet, kaufmännisch Vorgebildete denen vorzuziehen, welche bahntechnische Erfahrungen besitzen; solches geschieht ausnahmslos zum Schaden einer tüchtigen Betriebsführung. Denn das rechnerische Ergebniß giebt dann den Ausschlag für die zu treffenden Maßnahmen ausgesprochene Wünsche bleiben unberücksichtigt, weil nicht vornweg ziffermäßig nachweisbar ist, daß die vorgeschlagenen Verbesserungen Gewinn bringen und nicht vielleicht zum Verluste führen werden. Weit mehr sachgemäß wird vielmehr ein erfahrener Bahnbetriebskundiger[4]) an die Spitze des Unternehmens gestellt, dem im Bedarfsfalle geschulte Kaufleute beigegeben oder untergeordnet werden können.

Unter den Bewerbern aus dem Kreise der Betriebskundigen haben wieder diejenigen den Vorzug zu finden, welche im Bahnverwaltungsdienste nach seinen vier Richtungen, dem Rechte, der Politik, der Wirthschaft und der Betriebslehre, bewährt sind. Abweichend davon glaubt man bei mechanischen Betrieben den Schwerpunkt auf bau- oder maschinentechnische Vorkenntnisse legen zu sollen. Indeß zeigt die Erfahrung, daß gerade dann sehr leicht einseitige Erwägungen maßgebend werden, Neuerungen entweder aus Voreingenommenheit unerprobt bleiben oder umgekehrt aus Vorliebe in einem die Wirthschaftslage schädigenden Umfange vorzeitig eingeführt werden. Der Bau- oder Maschinentechniker eignet sich mehr zum Leiter einer Abtheilung als zum Vorsteher des Ganzen.

---

[4]) Die Mitwirkung eines in juristischen und finanziellen Dingen erfahrenen Verwaltungsbeamten ist namentlich in den ersten Jahren des Bestandes unentbehrlich, weil eine Menge verwickelter Verwaltungsfragen zu lösen sein wird, und die zahlreichen Verhandlungen mit den verschiedenen Behörden, das Ordnen der ausgedehnten geldwirthschaftlichen Angelegenheiten und die Wahl der richtigen Preise und sachgemäßen Betriebsführung ohne diesbezügliche Erfahrungen fast ausgeschlossen ist; v. Mühlenfels in Ztschr. f. Transportw. X 240.

Entsprechendes gilt in Pferdebetrieben. Pferdekundige, welchen die Vorkenntnisse und der richtige Blick für umfangreiche Verwaltungsgeschäfte fehlen, werden besser in untergeordneten Stellungen verwendet; Roßärzte, Gestütsbeamte, Kavallerieoffiziere oder Landwirthe als Pferdebahn-Direktoren den Bewerbern aus dem Verwaltungsdienste vorzuziehen, hat sich mehrfach dadurch schwer bestraft, daß der Hang, schöne und wohlgepflegte Pferde im Stalle zu haben, sie zur Verschwendung im Ankaufe verleitete, und der Betrieb nicht auf seine Rechnung kam, weil die Pferde übermäßig geschont wurden, um sie nicht zu früh im Werthe verlieren zu lassen.

§ 358. Zuverlässigkeit der Werkthätigen.

Daß dieselbe für einen ersprießlichen Betrieb, welcher allseitige Zufriedenheit zu erreichen anstrebt, unerläßliche Vorbedingung ist, hat gelegentlich der Berathungen des Kleinbahnengesetzes bei allen Parteien so ungetheilte Zustimmung gefunden, daß jeder weitere Beweis dafür entbehrlich erscheint. Streitig war vielmehr nur, ob man sich dieserhalb dergestalt auf den Betriebsunternehmer verlassen dürfe, daß er, weil er damit seinem eigenen Besten diene, aus eigener Entschließung jeden Unzuverlässigen zurückweisen werde, oder ob es zweckmäßiger sei, eine behördliche Prüfung der Zuverlässigkeit mit der Wirkung einzuführen, daß diejenigen unberücksichtigt zu bleiben haben, welche ihr nicht genügen. Der Beschluß fiel[1]) dahin aus, die Zuverlässigkeitsfrage der Bahnaufsichtsbehörde vorzubehalten. Dies gilt allerdings bloß für die Werkthätigen im Außendienste. Man wird indeß gut thun, für diese im Innendienste gleichfalls den Nachweis der Zuverlässigkeit als Vorbedingung der Beschäftigung aufzustellen. Denn unzuverlässige Pferdepfleger, Maschinenheizer, Futterarbeiter, Streckenreiniger können durch Vernachlässigung ihrer Dienstobliegenheiten für die ihrer Obhut anvertrauten Gegenstände Schaden bringen.

Welche geistige, körperliche oder sittliche Eigenschaften die Zuverlässigkeit jemandes begründen oder ausschließen, ist nirgends ausgesprochen und für die einzelnen Dienstzweige abweichend zu be-

[1]) Preuß. G. 28. Juli 1892 § 4³; Sten. Ber. d. Abg. 1980 ff.

antworten. Jedenfalls wird über die Eigenschaften, welche jede Anstellung zu hindern geeignet[2]) sind, noch hinaus zu gehen sein, indem vielmehr schon Unlust zur Arbeit, Zerstreutheit, Plauderhaftigkeit, Unpünktlichkeit und ähnliches dazu ausreichen werden, jemanden für unzuverlässig zu halten. Denn ein Kutscher, der das Plaudern mit den Fahrgästen liebt, wird dadurch leicht die Aufmerksamkeit auf die Straßenvorgänge verlieren, der unpünktliche Schaffner wird die Abfahrtszeiten nicht immer inne halten, der arbeitsunlustige Stallmann die Pferde mangelhaft putzen, der zerstreute Kontrolleur bei seinen Meldungen die verschiedenen beobachteten Vorgänge verwechseln. Daraus folgt, daß der Unternehmer bisweilen höhere Ansprüche an die Zuverlässigkeit wird stellen müssen, als der Bahnaufsichtsbehörde zusteht, für welche bloß die Gründe des öffentlichen Wohles und nicht zugleich Wohlfahrtsrücksichten für den Unternehmer maßgebend sein dürfen. So wird z. B. die Bahnaufsichtsbehörde muthmaßlich jeden versorgungsberechtigten Militäranwärter[3]) für zuverlässig erachten, dem der Unternehmer die Anstellbarkeit vielleicht abspricht wegen unangenehmer Umgangsformen und seines schroffen abstoßenden Wesens, welches mit den Ansprüchen der Fahrgäste unverträglich sein würde.

§ 359. Schädlichkeit häufigen Personenwechsels.

Jede Verrichtung gelingt demjenigen besser, welcher mit den Eigenthümlichkeiten des Betriebes durch längere Gewohnheit vertraut, ist als Neulingen. Ueberdies hat der in seiner Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit bereits Erprobte eine geringere Aufsicht als der neu Angeworbene nöthig und darf ihm ein höherer Grad des Vertrauens entgegengebracht werden.

Dies führt dahin, daß der Unternehmer und Betriebsleiter in seinem eigenen wohlverstandenen Besten handelt, wenn er sich das Gewinnen und die Erhaltung eines Stammes bewährter Kräfte angelegen sein läßt. Er dient damit gleichzeitig den Fahrgästen

---

[2]) Oben § 352 II 560.

[3]) Oben §§ 52, 144, 195 I 143[13] II 29, 215.

und der öffentlichen Sicherheit, indem Erstere den Mißlichkeiten überhoben bleiben, welche Neulinge zufolge ihrer Ungewandtheit und des mangelhaften Vertrautseins mit ihren Dienstobliegenheiten leicht schaffen, und die Unfalls- und Zusammenstoßgefahr nachweisbar größer ist, solange die nothwendige Kaltblütigkeit jemandem abgeht. Insofern also in weiterem Verfolge sogar Ersparnisse in der Schadens- oder Unfallsabfindung nicht ausgeschlossen sind[1]), wird man sogar einen Mehraufwand nicht zu scheuen brauchen, welchen die Erhaltung bewährter Kräfte verursachen sollte.

Die Stärke des Personenwechsels wird durch Fehlgriffe bei der Beschäftigung beeinflußt; mithin sind die einschlagenden Grundsätze besonderer Darstellung bedürftig, welche für die Art der Beschäftigung, Unterweisung, Löhnung und Behandlung zu befolgen sind.

Die geflissentlich verbreitete Ansicht, daß im Straßenbahnbetriebe ein übermäßiger Kräfteverbrauch stattfinde, der zu vorzeitigem Tode oder zu früher Erwerbsunfähigkeit führe, ist bereits ziffermäßig widerlegt[2]) und dem bereits als solchen gekennzeichneten Mißbrauche zuzuschreiben, Gebrechliche noch einzustellen[3]). Abgang und Entlassung sind nur in dem ersten Beschäftigungsjahre stark, nehmen später jedoch mit den steigenden Jahren stetig ab[4]). Als hauptsächliche Abgangsgründe des freiwilligen Austrittes sind die verbesserte Vermögenslage, welche die Begründung eines eigenen Geschäftes ermöglicht, der Wegzug nach dem Geburtsorte und beginnende Krankheiten, deren Ursprung indeß meist aus der Zeit vor dem Eintritte herrührt, ermittelt worden, sodaß Unzufriedenheit über schlechte Behandlung oder unauskömmliche Löhnung nur vereinzelt vorkommen. Für die Entlassung in späteren Dienstjahren pflegen üble Angewohnheiten, unter denen Trunkenheit obenan steht, entdeckte Unehrlichkeit die hauptsächlichsten Beweggründe zu sein.

§ 360. Beförderungsmittel zur Anhänglichkeit.

I. Obenan ist eine ausreichende und sachgemäße Löhnung zu nennen. Sie wird über den ortsüblichen Tagelohn hinausgehen

[1]) Ueber dieselben oben §§ 268, 288 II 378 ff., 417 ff.

[2]) In meiner Haftpflicht § 17 S. 55 ff.; oben §§ 351, 355 II 559[3], 567[4].

[3]) Oben § 353 II 565.

[4]) Haftpflicht § 18 S. 67 ff.

müssen, weil sonst der Uebertritt zu anderweiten Beschäftigungen leichter stattfindet, wenn kein Lohnverlust damit verbunden ist. Die Vortheile von Alterszulagen gegenüber dem Normallohne haben bereits Darstellung dahin gefunden[1]), daß durch die Aussicht auf Lohnverbesserung ein Reiz zum Beharren in seiner Stellung geschaffen wird. Gleiches gilt von Zuschußkassen[2]), welche die Aussicht eröffnen, über die gesetzlichen Alters- und Invaliditätsrenten hinaus eine Unterstützung zu finden.

II. Die Beschäftigungsdauer wird die ortsübliche jedenfalls nicht übersteigen dürfen. Sie wird für die einzelnen Dienstzweige keine gleichmäßige zu sein brauchen, indem vielmehr die einzelnen Verrichtungen und die Art, wie sie zu leisten sind, einen unterschiedlichen Kräfteaufwand beanspruchen. Im allgemeinen haben die bereits entwickelten Grundsätze platzzugreifen[3]). Hier ist nur noch darauf aufmerksam zu machen, daß eine Ueberanstrengung doppelte Gefahren birgt, nämlich die Leute unzufrieden macht, wodurch sie den Ausstandsanstiftern zur leichten Beute werden, und naturgemäß zur mangelhaften Ausführung derjenigen Verrichtungen führt, welche im Zustande körperlicher oder geistiger Uebermüdung geleistet werden. Aus letzterem Grunde ist eine Vermehrung der Unfälle und Zusammenstöße nicht ausgeschlossen, sodaß der Ersparniß an Lohn ein erhöhter Haftspflichts- oder Reparaturenaufwand gegenübertreten kann. Mißbräuchlich werden bisweilen die Arbeitspausen so kurz bemessen, daß sie zu einer wirklichen Erholung, zum ruhigen Einnehmen der Mahlzeiten, zur Verrichtung unabweisbarer Bedürfnisse nicht einmal ausreichen.

III. Inwieweit sachwidrige Behandlung zur Unzufriedenheit führt, und in welchem Verhalten eine solche zu finden ist, wird an einer späteren Stelle dargelegt[4]) werden.

IV. Die Unterweisung, welche man für die Bediensteten nothwendig hält, wird gegenwärtig gemeinüblich (aber mißbräuchlich) dergestalt ertheilt, daß in den frühesten Morgenstunden eine größere Menschenmenge hierzu versammelt wird, um den Vortrag eines

---

[1]) Oben § 183 II 177 ff.
[2]) Oben § 186 II 188 ff.
[3]) Oben § 182 II 174 ff.
[4]) Unten § 377 II 616 ff.

höheren Beamten entgegenzunehmen: da die Leute indeß vielfach vom Dienste des letzten Tages noch nicht gehörig ausgeruht haben, was ihre Aufmerksamkeit schwächt, so würde ein vorzüglicher Vortrag nöthig sein, um sie zu fesseln, während der übliche weit häufiger auf die entgegengesetzte Bezeichnung Anspruch hat. Deshalb ist diese Form der Belehrung aufzugeben.

Als Unterweisungsgegenstände sind zu bezeichnen: die verständliche Darstellung der im Betriebsdienste zu befolgenden Polizeivorschriften, die Anweisung über das bei Unfällen, drohenden Zusammenstößen, Entgleisungen oder sonstigen Verkehrshindernissen zu beobachtende Verhalten, was durch sachgemäße Beispiele zu veranschaulichen wäre, die aus dienstlichen Rücksichten hervorgehenden Verhaltungsmaßregeln gegen Behörden, Vorgesetzte, Mitbedienstete, Fahrgäste und die Bevölkerung.

Zu den einzelnen Unterweisungsstunden dürfen höchstens so viele Theilnehmer zugezogen werden, als der Vortragende genau im Auge behalten kann, damit er bemerkt, wenn die Aufmerksamkeit des Einen oder Anderen nachläßt, um ihn sodann aufmuntern zu können. Auch darf die Unterweisung gemeinüblich eine Stunde nicht übersteigen, weil bei dem Bildungsgrade der zu Unterweisenden eine längere unfruchtbar bleiben würde. Der Unterweisende muß verstehen, seine Gedanken in richtige Worte zu kleiden und sie dadurch für andere verständlich von sich zu geben.

Wie oft die Unterweisungen zu veranstalten sind, wird aus der Eigenart des Betriebes und dem Bildungsgrade der Leute zu bestimmen sein. Hier ist ein Zuviel gleich schädlich wie ein Zuwenig.

§ 361. Arbeitsplan.

Fehlt zwar für Bahnbetriebsunternehmer ein gesetzlicher Zwang zum Erlasse einer Arbeitsordnung, soweit es sich nicht etwa um Werkstättenarbeiter handelt[1]), so sollten sie gleichwohl nicht versäumen, Bestimmungen über Anfang und Ende der regelmäßigen täglichen Arbeitszeit, über die Zahl und Dauer der Ar-

[1]) GwO §§ 134a, 134b.

beitspausen oder gewährten freien Tage, über die Art der Löhnung, die Kündigungsfristen und Entlassungsgründe zu treffen, damit jede Willkür vornweg abgeschnitten wird. Nach dieser Richtung hat sich der Gebrauch bewährt, Anstellungsverhandlungen vollziehen zu lassen, welche die bezüglichen Bestimmungen enthalten, wodurch diese dem Bewerber vor seinem Eintritte bekannt werden, sodaß er, sofern sie ihm nicht genehm sind, von demselben abstehen kann. Selbstredend muß darüber gewacht werden, daß die Durchführung nicht etwa durch Verschulden der nächsten Vorgesetzten vereitelt wird.

Eine unterschiedliche Behandlung zwischen den verschiedenen Beschäftigungsarten im nämlichen Betriebszweige, daß z. B. Kontrolleure eine längere Kündigungsfrist als die Kutscher bewilligt erhalten, ist bisweilen zwar gebräuchlich aber unzweckmäßig. Denn bei dem Mangel jedes verständigen Grundes liegt darin eine Bevorzugung, welche die Bevorzugten zu dem Irrthume verleitet, mehr als die anderen zu sein und letztere grundlos gegen die ersteren und die Verwaltung wegen ihrer vermeintlichen Zurücksetzung erbittert.

Die Schwierigkeiten, welche ein kurzbegrenzter Normalarbeitstag[2]) der Betriebsführung bereiten würde, wenn er gleichmäßig an allen Tagen eingehalten werden müßte, lassen zweckmäßig erscheinen, sich an einer Höchstgrenze der täglichen und der monatlichen Arbeitszeit genügen zu lassen, indem vielleicht erstere auf 14 Stunden, letztere auf 300 Stunden beziffert werden, wenn eine 10stündige durchschnittliche Arbeitszeit durchgeführt werden soll.

Die zwangsweise Sonntagsruhe[3]) der Werkthätigen ist zwar nicht undurchführbar, wirkt aber für die größere Betriebsentfaltung, welche der Sonntagsverkehr verlangt, äußerst lähmend und verursacht einen nicht zu unterschätzenden Mehraufwand. Deshalb darf die Behörde, welche die Zahl dienstfreier Tage über die vom Unternehmer für ausreichend gehaltene erhöht wissen will, ihr Verlangen nicht darauf ausdehnen, daß die verlangte Mehrzahl auch gelohnt werde. Wenn die Unternehmer letzteres ablehnen, werden sie diejenigen Bediensteten, welche den Lohn nicht ent-

[2]) Oben § 182 II 174.
[3]) Oben § 181 II 170.

behren wollen, schnell auf ihre Seite bekommen und zu Gegnern der behördlichen Ausdehnungsbestrebungen machen[4]).

Die hier weiter einschlagenden Fragen: ob die vorgeschriebene Dienstkleidung den Leuten geliefert werden soll? ob Arbeitswohnungen zu schaffen sind? ob die Gründung von Konsumvereinen zu fördern ist? wieweit Kautionen verlangt werden sollen? wieweit es rathsam ist, Lohnbeträge für verwirkt zu erklären? haben anderweit Besprechung gefunden[5]).

Vierter Abschnitt.

Zweckmäßige Betriebsmaßregeln.

§ 362. Allgemeine Vorschläge.

Einige Mittel, die Fahrlust zu wecken und damit das Absatzfeld für die feilgebotenen Beförderungsleistungen zu vergrößern, haben bereits Darstellung gefunden[1]). Sie sind nicht ungefährlich, weil die Wirkung sich nicht im voraus zuverlässig bestimmen läßt, und die zu ergreifenden Maßnahmen der Preisermäßigung oder der vermehrten Beförderungsgelegenheit einmal eingeführt schwer wieder aufzuheben sind. Daher ist die größte Vorsicht nach dieser Richtung geboten.

Hierzu tritt, daß diejenige Maßregel, welche die einen als Wohlthat fordern und zur Befriedigung eines dringenden Bedürfnisses für geboten halten, von anderen als unerwünscht und lästig bezeichnet wird, weshalb diese sie bekämpfen, oder daß ihre Gemeingefährlichkeit vielleicht sogar durch die Erfahrung schon erwiesen ist. In dieser Hinsicht sei z. B. an das Verlangen erinnert, zur Vermeidung der Zugluft für die Innenfahrgäste beim Oeffnen der Ausgangsthür letztere geschlossen zu halten und dafür den

---

[4]) Meine Sonntagsfeier 44, 45.

[5]) Oben §§ 183—186, 254—256 II 177 ff., 355 ff.

[1]) Oben § 238 II 328, unten § 369 II 591 ff.

Vorderperron mindestens an einer Seite unvergittert[2]) zu lassen. Ebenso ist die Frage streitig, ob im Sommer offene vor geschlossenen[3]), im Winter geheizte vor ungeheizten Wagen den Vorzug verdienen. Allen es recht zu machen, wird niemals gelingen, sodaß dem Zuwachse an Fahrgästen, welchen die Anhänger der durchgedrungenen Ansicht vielleicht stellen, möglicherweise ein Wegfall von Fahrgästen aus dem Kreise der Gegner gegenübertritt.

Im Gebiete des Straßenbahnwesens versagt namentlich das für andere Geschäftsbetriebe erprobte Hülfsmittel, durch marktschreierische Anpreisungen Fahrliebhaber heranzuziehen. Glaubt man ein erweitertes Absatzfeld nöthig zu haben, um den Ertrag zu heben, die fehlende Ergiebigkeit herzustellen oder den Gewinn zu steigern, so wird man überwiegend auf die Ausdehnung des Betriebes durch Erweiterung des Bahnnetzes, auf bessere Ausnutzung des Schienenweges durch veränderte Betriebsweise, auf Erweiterung des Betriebsgeschäftes durch Uebergang zum gemischten Betriebe oder auf Eröffnung vortheilhafter Nebengeschäfte sein Augenmerk zu richten haben.

§ 363. Unfalls- und Schadensverhütung.

Um das Ueberhandnehmen von Betriebsunfällen, aus denen nachweisbar empfindliche Vermögensnachtheile erwachsen und behördliche Beschränkungen des Bahnbetriebes entstehen können, thunlichst zu verhindern, halten die einen die größte Strenge gegen die betheiligten Fahrer und deren unnachsichtliches Heranziehen zum Ersatze des entstandenen Schadens für nöthig. Da indeß fast ausnahmslos die Schadenssumme mit dem Vermögen der Thäter in so großem Mißverhältnisse stehen wird, daß die Beitreibung ausgeschlossen oder doch höchstens unter den größten Opfern möglich sein wird, so würde sehr häufig der wirthschaftliche Ruin des Betreffenden die Folge einer bis zum äußersten durchgeführten Strenge sein. Deshalb ziehen andere es vor, die Schuldigen unnachsichtlich zu entlassen, womit sie in die Zwangslage kommen, an sich brauch-

---

[2]) Meine Haftpflicht § 23 S. 97; UnfallsgG § 38 S. 159.

[3]) Erstere werden schon bisweilen Schwindsuchtswagen genannt; Straßenbahn VI 187; oben § 344 II 541[6].

bare Personen wegen eines geringen Versehens zu verlieren. Wieder andere wählen den umgekehrten Weg, durch Belohnung außergewöhnlicher Aufmerksamkeit oder Entschlossenheit, durch welche Unfälle verhütet oder in den Folgen abgeschwächt wurden, Belohnungen zur Aufmunterung zu gewähren. Dies hat sich derart bewährt, daß es der Nachahmung empfohlen werden darf.

Uebrigens haben die Betriebsleiter sich der Gepflogenheit zu entwöhnen, den Sachdarstellungen der Beschwerdeführer blindlings zu glauben und ihren Leuten daraufhin die Schuld von unliebsamen Vorgängen zuzuschreiben. Gerade umgekehrt müßten sie ihre Mannschaft schützen und deshalb jeden Vorgang sorgfältig feststellen, bevor sie ein Urtheil aussprechen. Denn jedes Zugeständniß, daß die Beschwerden berechtigt sind und die Leute sich sachwidrig benommen haben, muß unwillkürlich den Glauben an die Unzuverlässigkeit der Mannschaft erwecken und zu immer neuen Beschwerden führen. Weit richtiger ist es, die eigenen Leute bei ungerechtfertigten Anklagen durch die Bestellung eines Vertheidigers zu schützen. Denn dadurch wird das Ansehen des Unternehmers nicht bloß bei den Untergebenen sondern auch in der öffentlichen Meinung gehoben[1]).

Glaubt man die Schuld von Unfällen oder Zusammenstößen fremden Personen zuschreiben zu sollen, so gebietet der Selbstschutz[2]), deren Verfolgung durch Strafanträge bezw. Strafanzeigen herbeizuführen, um durch die Bestrafung in ihnen das Bewußtsein der Verantwortlichkeit zu wecken und folgeweise ähnliche Vorfälle für die Zukunft zu hintertreiben. Selbst auf die Gefahr hin, die zu verauslagenden Gerichtskosten fruchtlos aufzuwenden, weil eine Urtelssumme nicht beizutreiben ist, wird nicht zu verabsäumen sein, in geeigneten Fällen Schadensansprüche im Klagewege zu verfolgen: das Ergebniß ist möglichst bekannt zu machen. Auf diese Weise

---

[1]) Man verschlechtert die eigene Lage in einem etwaigen Haftpflichts- oder Schadensersatzprozesse, wenn der Gegner ein Schriftstück beizubringen vermag, wonach ein Werkthätiger im Betriebe wegen des Klagevorfalles bestraft oder zurechtgewiesen ist, läuft also Gefahr, aufgrund leichthin ertheilter Bescheide zu Zahlungen verurtheilt zu werden und den Einwand des eigenen Verschuldens zu verlieren. Unten §§ 372, 373 II 601 ff.

[2]) Haftpflicht §§ 29—32 S. 115 ff.; UnfallsgG §§ 28, 36, 94 S. 115 ff., 149 ff., 304 ff.

kommt manchem das Bewußtsein, welche wirthschaftliche Tragweite seine Unvorsichtigkeit haben würde, weshalb er zu größerer Vorsicht in seinem Verhalten und bei Besorgung seiner Geschäfte bestimmt wird.

§ 364. Vorbeugungsmaßregeln gegen Einnahmeverluste.

Da die Ergiebigkeit eines Betriebes hauptsächlich von dem richtigen Verhältnisse zwischen Einnahmen uud Ausgaben abhängt, wird naturgemäß[1]) darauf zu halten sein, daß die ersteren nicht verloren und letztere nicht unnütz vergrößert werden.

Zweifellos ist die Gewißheit, daß der erlegte Gegenwerth für entnommene Beförderungsleistungen unverkürzt abgeführt und nicht etwa theilweis zurückbehalten wird, für jede Betriebsverwaltung von hoher Bedeutung. Man darf es ihr deshalb nicht verdenken, der Fahrgeldhinterziehung entgegen zu wirken, die sowohl von den Fahrgästen als auch von den Schaffnern verübt[2]) werden kann. Ob die bisher gebräuchlichen Maßregeln zweckdienlich oder abänderungsbedürftig sind, kann streitig sein. Verschiedentlich wird ihnen vorgeworfen, daß sie schwerfällig, kostspielig, lästig und dabei unzuverlässig seien. Die Erfahrungen haben bei vorurtheilsfreier Erwägung aller einschlagenden Verhältnisse folgende Grundsätze finden lassen:

I. Das dahin geübte Erhebungsverfahren, das Fahrgeld in angebrachte Sammelbüchsen einwerfen zu lassen, ist nur bei Einheitspreisen anwendbar, seine Zuverlässigkeit überdies von der größeren oder geringeren Gewissenhaftigkeit abhängig, mit welcher die Einheimischen ihre Zahlungsverbindlichkeiten zu erfüllen pflegen, indem das Hülfsmittel wenig nutzt, daß die Büchse dem Wagenführer so nahe angebracht ist, um das Einwerfen beobachten zu können. Durch die ihm obliegende Pflicht, die Straßenvorgänge zu verfolgen, ist seine Aufmerksamkeit vielfach abgezogen und dadurch den Fahrgästen die Möglichkeit geboten, derarte Gelegenheit für sich durch Rückbehalten des Fahrgeldes auszunutzen. Auswärtige, welche die Einrichtung nicht kennen, hinterziehen bisweilen un-

[1]) Oben § 158 II 83.
[2]) Oben § 106 I 322ff.

bewußt das Fahrgeld, indem sie auf dessen Abholen warten, um es beim Absteigen dem Kutscher zu geben, der es dadurch selbst behalten kann. Nun erspart man zwar Schaffner und Kontrolleure. Daß bis zu dem Betrage Fahrgeld hinterzogen werden wird, welchen ihre Anstellung kosten würde, ist zwar kaum anzunehmen. Insofern indeß die Sicherheit des allgemeinen Verkehrs verliert, wenn die Aufmerksamkeit der Fahrer durch Nebengeschäfte vom Straßengewühle abgezogen wird, die Unfalls- und Zusammenstoßgefahr nämlich dadurch wachsen kann, sollte man sich nur im äußersten Falle an dieser Erhebungsform genügen lassen.

II. Bei Theilstreckenpreisen ist die Ausgabe von Fahrkarten oder doch wenigstens das Erheben des Fahrgeldes durch einen Beauftragten nicht zu umgehen. Während der Fahrgelderheber gemeinüblich an jedem Tage soviel Fahrkarten erhält, wie er muthmaßlich gebrauchen wird, und die Abrechnung zwischen ihm und dem Betriebsunternehmer dadurch geschieht, daß er den verbliebenen Bestand und für den fehlenden dessen Nennbetrag in Geld abzuliefern hat, wird bisweilen dem Schaffner gegen Zahlung eine entsprechende Fahrkartenmenge überlassen, die er je nach Bedarf durch Zuerwerb ergänzt. Hier werden die Fahrkarten ähnlich wie die Briefmarken behandelt, sodaß dem Entnehmer freisteht, wie viel er auf einmal entnehmen und in welcher Reihenfolge er sie verwerthen will. Die Möglichkeit, die nämliche Karte mehrmals zu verwerthen, wenn er sie von früheren Abnehmern wieder erlangt, ist größer als beim anderen Verfahren. Umgekehrt ist das Abrechnungsgeschäft leichter, indem die Weitläufigkeit wegfällt, für jeden Tag und Schaffner besondere Ausrüstungen vorzubereiten. Nur dort wird seine Anwendung zu empfehlen sein, wo die Ehrlichkeit der Angestellten zweifellos und die Bevölkerung gewissenhaft genug ist, durch vorsichtige Behandlung der erhaltenen Fahrscheine jede Hinterziehungsmöglichkeit abzuschneiden.

III. Eine Kontrolle[3]) zur Ermittelung von Fahrgelderhinterziehungen ist leider nicht bloß aus Zweifeln an der Zuverlässigkeit der Schaffner sondern auch aus solchen an der Gewissenhaftigkeit vieler Fahrgäste geboten. Denn es ist geradezu erstaunlich, wie

---

[3]) Oben § 106 I 326; unten § 370 II 597.

weite Kreise von der Sucht erfaßt sind, vorsätzlich die bezahlten Strecken zu überfahren oder sich dem Erlegen des Fahrgeldes zu entziehen. Damit ist die Nothwendigkeit einer Kontrolle gegeben, welche indeß billig und so wenig lästig als möglich einzurichten sein wird. Den Vorzug verdient die fliegende, d. h. eine solche Kontrolle, bei welcher es dem Beauftragten überlassen bleibt, wann, wie oft und wo er sie ausüben will, gegenüber der festen, bei der jeder weiß, wo er sie zu erwarten hat, um sie später nicht mehr fürchten zu brauchen. Es ist keineswegs nöthig, daß jeder Wagen oder Schaffner auf der einzelnen Fahrt kontrolliert wird, weil die Furcht, entdeckt zu werden, ausreicht, die That zu hindern, und solange fortbesteht, bis man gewiß ist, nicht mehr kontrolliert zu werden.

IV. Unnachsichtlich sollten zur Hebung des allgemeinen Rechtsgefühles und zum Schutze des zukommenden Ertrages die Betriebsleiter jeden Hinterziehungsfall zur strafrechtlichen Verfolgung bringen. Das heute übliche Verfahren[4]), die Thäter aus den besseren Gesellschaftskreisen vor der ihnen gebührenden Brandmarkung als Betrüger zu bewahren, wenn sie ein Geldopfer für Wohlthätigkeitszwecke bringen, ist vom Standpunkte der Sittlichkeit und der allgemeinen Gleichheit geradezu verwerflich. Denn die Handlung des Begüterten ist sittlich verächtlicher als diese des Armen, der vielleicht den zu erlegenden Betrag schwer entbehren kann, den Vortheil der Zeit- und Kräfteersparniß dagegen augenblicklich braucht, um obliegende Verrichtungen besser zu erfüllen. Bei ihm ist der Beweggrund die Noth, bei dem anderen war es der Leichtsinn oder das Vergnügen am Unrecht, also eine niedrige Gesinnung.

§ 365. Schutzmaßregeln gegen Entwendung.

Nicht um Ersparungen handelt es sich hier, für welche vielmehr diejenigen Grundsätze bereits erörtert[1]) sind, nach welchen eine vorsichtige Betriebsleitung zu verfahren hat, um einerseits ihren Anstandspflichten zu genügen und andererseits das Unter-

---

[4]) Unten § 376 II 616[6].

[1]) Oben §§ 253—272 II 353—386.

nehmen nutzbringend zu gestalten. Vielmehr kommt nur in Frage, was zur Abwendung eines Mißbrauches zu geschehen hat, damit nicht wider den eigenen Willen Ausgaben geschaffen oder Vermögensstücke nutzlos verbraucht werden.

I. Der Entwendung von Futter, Feuerungs- oder Beleuchtungsstoffen und anderweiten verbrauchbaren Gegenständen ist vorzubeugen, wenn genau diejenigen Mengen festgestellt werden, die zum ordnungsmäßigen Gebrauche nöthig sind, und ihre Verausgabung entsprechend eingeschränkt wird. Zur Minderung der Futterbestände verleitet die Berechtigung einzelner Bediensteten, Hühner, Tauben oder anderweite körner- oder heufressende Thiere zu halten, weil deren Untergebene ihnen gefällig zu sein glauben, wenn sie deren Thieren Futter aus den Betriebsbeständen vorwerfen. Ist vielleicht die Gesammtmenge des aus diesem Anlaß wegkommenden Futters nur gering, so wirken derartige Vorkommnisse noch dadurch verhängnißvoll, daß einerseits zwischen Vorgesetzten und Untergebenen unlautere Beziehungen entstehen und andererseits gemeinüblich versucht wird, entdeckte Unterschleife dadurch zu rechtfertigen. Demgemäß erscheint es rathsam, das Halten von Hausthieren auf den Bahnhofsgrundstücken gänzlich zu untersagen.

II. Da es bereits vorgekommen ist, daß Verschalungen der Futterböden zu Gebrauchsgegenständen verarbeitet oder als Brennholz verbraucht wurden, bei welcher Gelegenheit natürlich Untergebene zu Mitwissern und Mitschuldigen gemacht waren, erscheint eine zu wiederholende Besichtigung der Baulichkeiten und Bestände durch dritte unerläßlich, sodaß namentlich nicht ausreicht, sich an den Bestandsangaben seitens dessen genügen zu lassen, welchem die Gegenstände anvertraut sind.

III. Nicht minder sind schon Anschaffungen als nothwendig beantragt und deshalb bewilligt worden, welche den Sonderzwecken des Antragstellers dienen sollten. Dem läßt sich dadurch leicht vorbeugen, daß die Nothwendigkeitsfrage und die spätere Verwendung zu dem bestimmten Zwecke geprüft wird. Ueberläßt man beides einer Mittelsperson, so macht diese sich der Mitwissenschaft und Beihülfe schuldig, wenn sie pflichtwidrig verfährt, sodaß sie dieserhalb ersatzpflichtig wird, und gegen sie die Geltendmachung des Ersatzanspruches nicht unterlassen werden sollte.

§ 366. Niedergang des Reinertrages.

Der Niedergang des Reinertrages eines Straßenbahnbetriebes ist entweder in dem Rückgange der Einnahmen oder in den vermehrten Ausgaben oder darin zu suchen, daß durch Stetigkeit der letzteren bei Rückgang der ersteren das richtige Verhältniß zwischen beiden verschoben worden ist. Danach ist der Vorschlag[1]) nur beschränkt maßgebend, bei erkanntem Niedergange des Reingewinnes auf Herabsetzung der Ausgaben Bedacht zu nehmen, indem vielmehr diese Maßnahme meist sehr verfehlt sein und zur Schädigung des Unternehmens führen wird. Sie versagt zunächst schon in denjenigen Fällen, wo übermäßige Ausgaben vermieden und damit weitere Einschränkungen unausführbar sind[2]). In einer anderen Fällezahl ist sie mindestens bedenklich, weil sie der Billigkeit entbehren und deshalb in der öffentlichen Meinung getadelt werden würde.

Welche Maßregel im gegebenen Falle zweckdienlich ist, wird erst nach Würdigung aller einschlagenden Verhältnisse und unter Berücksichtigung der Ursache, auf welche der Niedergang zurückzuführen ist, zu bestimmen sein. Denn auch hier trifft die Erfahrung zu, daß ein erkanntes Uebel nur wirksam beseitigt werden kann, wenn man seinen Sitz gefunden hat und seinen Keim zu ersticken vermag. Nur wo der Niedergang des Reinertrages aus sachwidrigen Ausgaben entspringt, wird deren ferneres Vermeiden die richtige Abhülfe bringen; wo dagegen die verminderten Einnahmen den Grund abgeben, wird das Heilmittel in dem Bestreben ihrer Vermehrung zu suchen sein. Im Zweifelsfalle wird man weniger fehlgreifen, das letztere als das erstere zu vermuthen.

Unter diesen Umständen ist es unmöglich, ausnahmslos zutreffende Regeln zu geben; vielmehr wird die Darstellung auf die verschiedenen gebotenen Auswege und deren muthmaßliche Folgen zu beschränken sein.

---

[1]) **Ulrich**: Zur Frage der Erhöhung der Gütertarife in Ztschr. f. Eisb. u. Dampfsch. VI 118.

[2]) Die einschlagenden Grundsätze oben §§ 253—275 II 353—390.

§ 367. Vermehrung der Einnahmen.

Zur Vermehrung der Einnahmen behufs Hebung des Betriebsergebnisses kann an die Veränderung der Fahrpreise oder an die Belebung der Fahrlust oder an eine bessere Ausnutzung der Triebkräfte, der Betriebsmittel und des Schienenweges oder an das Gewinnen von Nebeneinnahmen oder an die Errichtung von Nebenbetrieben gedacht werden. Die Voraussetzungen, unter denen jeder einzelne gebotene Ausweg seinen Zweck erfüllen und seine Wirkung eine günstige sein würde, sind nicht gleich, weshalb keineswegs in jedem Falle jeder von ihnen gleich zweckmäßig gewählt werden darf. Der nämliche vermag vielmehr je nach den abweichenden Ursachen bald heilsam bald schädlich auszufallen.

§ 368. Veränderung der Fahrpreise.

Die Veränderung der Fahrpreise kann auf deren Erhöhung oder Herabsetzung, auf den Uebergang vom Theilstrecken- zum Einheitspreise oder die Bewilligung von Ausnahmepreisen, endlich auf die Ausgabe von Zeit-, Umsteige- oder Zuschlagskarten hinauslaufen.

I. Die Fahrpreiserhöhung wird nur dort ohne Schaden durchzuführen sein, wo man gewiß ist, daß dieselbe nicht etwa die Fahrlustigen in erheblicher Zahl von der Benutzung abschreckt und dadurch zu einem Rückgange der Fahrgästeziffer führt. Sie verbietet sich deshalb schon dort, wo Wettbetriebe bestehen, welche für die gleiche Ortsveränderung verwendbar sind und ihre Beförderungsleistung entweder billiger oder angenehmer abgeben, weil dann die letzteren gewählt werden würden. Aber selbst bei fehlendem Wettbewerbe wird darauf zu rechnen sein, daß mit dem steigenden Fahrpreise einerseits die Zahl derer, welche ihn zu zahlen vermögen abnimmt, andererseits das Verhältniß zwischen Werth der Beförderungsleistung und diesem des aufzuwendenden Preises sich leicht verschiebt, weshalb fernerhin diejenigen dem Betriebe als Abnehmer verloren gehen, welche den erhöhten Preis weder zahlen können noch

wollen[1]). Ausnahmslos wird zur Zeit einer allgemeinen wirthschaftlichen Nothlage eine Fahrpreiserhöhung, wenn sie selbst die behördliche Zustimmung[2]) finden würde, zweckwidrig sein, weil gerade dann die Zahl derer, welche den bisherigen Fahrpreis erschwingen können, ohne sich in Befriedigung unentbehrlicher Lebensbedürfnisse Beschränkungen auferlegen zu brauchen, ohnehin schon wesentlich abgenommen haben wird, weshalb eine Preiserhöhung sogar ein ferneres Sinken der Zahlungsfähigen bewirken müßte[3]). In Zeiten der allgemeinen Noth wird schwerlich ein Preisaufschlag selbst nur den Ausfall decken, welcher durch weiteren Verlust von Fahrgästen zu erwarten steht, und noch weniger einen Gewinn sichern. Deshalb sind derartige Versuche zu widerrathen. Denn mißglücken sie, so vergeht längere Zeit, bis die von der Benutzung des Verkehrsmittels entwöhnten und an eine andere Form des Zurücklegens ihrer nothwendigen Ortsveränderung gewöhnten Personen zu der alten Gewohnheit zurückkehren, sodaß das spätere Fallenlassen des Preisaufschlages keineswegs sofort wieder den ursprünglichen Zustand herstellt.

II. Aus den vorerörterten Erwägungen und eingedenk der Wahrheit, daß ein kleiner Gewinn von einer größeren Abnehmerzahl sehr leicht den größeren aus weniger Abnahmefällen aufzuwiegen imstande ist[4]), kann man umgekehrt versucht sein, zur Erhaltung der bisherigen Fahrgäste in voller Zahl für Zeiten einer allgemeinen wirthschaftlichen Nothlage die Fahrpreise entweder allgemein herabzusetzen oder den durch den Nothstand zumeist Betroffenen Ausnahmepreise[5]) zu bewilligen. Dies ist indeß gleichfalls nicht ungefährlich. Denn nach Wiederkehr der vormaligen wirthschaftlichen Verhältnisse wird die Rückkehr zu den alten Preisen und das Entziehen der Ausnahmepreise keineswegs allseitige Billigung finden. Unter Verleugnen des Beweggrundes, welchem die Erleichterungen entsprungen waren, wird man allgemein deren Fortbestand verlangen und die Rückkehr zum früheren Zustande

[1]) Oben §§ 161, 236—242, 320 II 97 ff., 318 ff., 489.
[2]) Oben § 41 I 101 ff.
[3]) Oben § 319 II 487.
[4]) Oben § 161 II 99.
[5]) Oben § 342 II 336.

dem Eigennutze und der Selbstbereicherungssucht des Unternehmers zuschreiben, welcher, was für ihn bei wirthschaftlichem Nothstande möglich war, nach dessen Behebung erst recht würde ertragen können.

III. Entspringt die Abnahme der Fahrlust einer allgemeinen Unzufriedenheit mit den geltenden Preisen, weil diejenigen, welche kürzere Strecken fahren wollen, den Zwang für unnatürlich halten, den vollen Preis der ganzen Linie zahlen zu sollen, so wird man sich schwerlich dem zu entziehen vermögen, einen etwaigen Einheitspreis fallen zu lassen und für kürzere Strecken einen geringeren zu bewilligen, also vom Einheits- zum Theilstreckenpreise überzugehen[6]. Die Bewegung, den Fahrpreis der Fahrleistung möglichst genau angepaßt zu sehen, ist eine so natürliche, daß bereits ernstlich dort, wo der einheitliche 10 Pfennigpreis gilt, die Einführung von 5 Pfennigstrecken erzwungen worden ist[7], weshalb zu bezweifeln bleibt, daß gerade in Berlin die Einführung des Zehnpfennig-Einheitspreises für alle Zeiten allgemeine Befriedigung bringen würde[8].

Ziffermäßig nachweisbar wird durch das Ausgeben von Zeit-, Umsteige- und Zuschlagskarten einerseits zwar die Fahrlust erhöht, andererseits aber die Einnahme aus Einzelfahrten gedrückt[9]. Gleichwohl müssen Billigkeits- und Zweckmäßigkeitsgründe dahin führen, in ihrer Verausgabung den allgemeinen Wünschen thunlichst entgegenzukommen. Denn je mehr die Inhaber von Zeitkarten sich der Selbstbewegung oder Benutzung anderweiter Fahrgelegenheiten entwöhnen, desto sicherer ist einerseits die Stetigkeit der Einnahme und der Absatz von Zeitkarten, desto größerer andererseits die Wahrscheinlichkeit, daß sie für solche Ortsveränderungen künftig Einzelfahrten benutzen werden, für welche ihre Karte keine Berechtigung giebt. Zuschlagskarten erhalten sowohl für die Vor- als die Nachstrecken die Fahrlust, während bei deren Versagen diejenigen leicht von beiden Fahrten abstehen, für welche die

[6] Oben §§ 238, 239 II 324 ff.

[7] z. B. Hannover, Ztschr. f. Transportw. X 128.

[8] Bei namentlicher Abstimmung nahm die Mehrheit der Berliner Stadtverordneten-Versammlung am 9. März 1893 einen Antrag an, vom 1. Okt. 1893 ab die Berliner Betriebe zu verpflichten, einen 10 Pfennig-Einheitspreis einzuführen. Sten.Ber. d. Berl. Stadtverordn. 1893 S. 104; oben § 327 II 504[2].

[9] Oben §§ 240, 241 II 331 ff.

Erlegung beider vollen Preise mit dem Nutzen aus der Fahrt nicht in vollem Einklange steht, so daß ihnen der Preis zu hoch erscheint. Größere Vorsicht ist jedoch gegenüber dem Vorschlage zur Einführung von Umsteigekarten geboten, weil dadurch einerseits die Kontrolle erschwert, andererseits vielleicht das Verlangen gezeitigt wird, an den Umsteigestellen noch dazu dafür zu sorgen, daß die Umsteigeberechtigten eine Fahrgelegenheit vorfinden und vor Neuhinzukommenden den Vorrang erhalten.

IV. Selbst die Bewilligung von Ausnahmepreisen als Mittel zur Hebung des Verkehrs hat ihre Gefahren. Ist es einerseits zwar zu empfehlen, besondere Arbeiterwagen einzuführen, bei deren Benutzung geringere Preise zu erlegen sind, so wird die Bewilligung des Rechtes zur Benutzung jedes fahrplanmäßigen Zuges für die Rückfahrt, wie solches vielfach verlangt wird, leicht dahin führen, daß die Ausnahmspreisberechtigten die Benutzung für sie gestellter besonderer Wagen ablehnen, wodurch den Fahrgästen zum vollen Preise die Fahrgelegenheit entweder abgeschnitten oder dadurch verleidet wird, daß die ersteren bei dem Versuche, sie wegen etwaiger Unsauberkeiten der Kleidung zurückzuweisen, unliebsame Auftritte erregen[10]). Vielmehr ist vorzuziehen, in angemessenen Zwischenräumen zur Zeit des üblichen Arbeitsschlusses besondere Wagen einzustellen.

§ 369. Belebung der Fahrlust.

Die Belebung der Fahrlust ist auf dreifachem Wege zu erreichen, daß entweder die Beförderungsleistung angenehmer gestaltet oder die Betriebslinien dem Verkehrsbedarfe besser angepaßt oder daß eine Anziehungskraft zu den Endzielen der Bahnlinien künstlich hergestellt wird.

I. Die zu schaffenden Annehmlichkeiten werden den Wünschen der Bevölkerung zu entnehmen sein[1]). Sie können im Heizen der Wagen, dem Einführen einer besseren Beleuchtung, Abtheilung der Sitze, besserer Wagenausstattung, Anbringen von Vorrichtungen, welche Zugluft verhindern, Wegfall unnöthiger Belästigungen durch

[10]) Oben § 319 II 488 mit § 162 II 110.

[1]) Oben §§ 270—272 II 382 ff.

zu häufige Kontrolle[2]), höflichem Benehmen der Begleitmannschaft, besonderen Abtheilungen für Raucher und Nichtraucher[3]), Einstellung von Sommerwagen[4]) und ähnlichen Zugeständnissen an die Fahrtenabnehmer bestehen. Allerdings hat man sich davor zu hüten, die einzelnen zur Sprache gebrachten Forderungen ohne eingehende Prüfung etwaiger Gegengründe zu befriedigen, weil nicht selten dasjenige dem einen wünschenswerth ist, was umgekehrt den anderen abschrecken würde, und deshalb füglich zu entscheiden bleibt, auf welcher Seite die größere Mehrzahl stehen wird. Denn für die einen werden die unvermeidlichen Schattenseiten, welche z. B. eine Wagenheizung durch die Entwickelung stickiger Luft und etwaiger Niederschläge beim Aufthauen von Schnee, welcher mit der Kleidung eingebracht, zu bewirken vermag, deren Annehmlichkeiten vielleicht überwiegen, sodaß sie den Fortbestand ungeheizter Wagen wünschen. Gleiches gilt hinsichtlich des Verlangens, die Wagen völlig geschlossen oder bei schönem Wetter Thüren und Fenster offen zu halten, für die Benutzung offener oder geschlossener Wagen, das Zulassen oder Verbieten des Rauchens im Innern und alle sonstigen voraufgeführten Wünsche. Deshalb können als Anziehungs- oder Erhaltungsmittel von Fahrgästen nur solche Neueinrichtungen gelten, welche nach vorurtheilsfreiem Erwägen die Wahrscheinlichkeit bieten, daß ihre Befriedigung berechtigte Anstände beseitigen und allgemeinen Beifall finden wird.

II. Dagegen ist die Wahrscheinlichkeit, den einen oder anderen dadurch von der Benutzung der Fahrgelegenheit abzuhalten, daß vielleicht die Fahrgeschwindigkeit erhöht, die Zügezahl vermehrt, die tägliche Betriebsdauer nach Anfang und Ende ausgedehnt und ähnliche Einrichtungen zur wirksameren Bewältigung des Verkehrsbedarfes getroffen werden[5]), jedenfalls ausgeschlossen, indem vielmehr höchstens die darauf gesetzten Erwartungen getäuscht bleiben können. Es fragt sich also bloß, ob der etwaige Mehraufwand, welchen die veränderten Betriebsweisen beanspruchen, sich auch bezahlt machen würde. Eine etwaige Ungewißheit hierüber durch anzustellende Ver-

---

[2]) Oben § 269 II 380.
[3]) Oben § 345 II 543.
[4]) Oben §§ 221, 344 II 285, 540.
[5]) Oben §§ 192, 332, 334, 335 II 207, 515, 520, 522.

suche zu beseitigen, erscheint allerdings nicht ungefährlich, so oft zu bezweifeln bleibt, daß die Behörde die Rückkehr zu dem früheren Zustande gelegentlich der Fahrplangenehmigung[6]) vereiteln oder die Bevölkerung damit unzufrieden sein würde. Das erstere ist jedoch kaum zu erwarten, wo gesetzlich ein Nachprüfungsrecht im Verwaltungsstreitverfahren gegeben ist. Wenn es gleichwohl nur selten zu Versuchen nach diesen Richtungen gekommen ist, so dürfte der Grund in dem Selbstbewußtsein der Verwaltung und in der Abneigung zu finden sein, sich etwaigen Mißerfolgen auszusetzen, zumal der bequeme Ausweg geboten ist, jedes ungünstige Betriebsergebniß den Zeitverhältnissen zuzuschreiben.

III. Ganz besondere Aufmerksamkeit ist etwaigen am Orte bestehenden Wettbewerben[7]) zuzuwenden, welche die Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs auf gleiche oder ähnliche Weise zum Gegenstande haben, d. h. anderen Bahnbetrieben, Omnibussen, Dampfschiffen und ähnlichem mehr. Vermögen solche sich einzubürgern oder zu behaupten, so liefert dies Belag, daß der Bahnbetrieb den Verkehrsbedarf bisher weder richtig erkannt noch ausreichend befriedigt oder sachgemäß genug gestaltet hat. Um ihnen die Fahrgäste zu entziehen oder nachträglich zugefallene wieder abzunehmen, werden zunächst alle diejenigen Einrichtungen nachzuahmen und Zugeständnisse thunlichst zu machen sein, um derentwillen die Wettbetriebe bevorzugt wurden.

IV. Eine Anziehungskraft kann bei Längenbetrieb dadurch hergestellt werden, daß man der Entstehung von Vergnügungs- oder Versammlungslokalen an den beiderseitigen Enden Vorschub leistet, weil dadurch die Theilnehmer bezw. Besucher von Massenveranstaltungen als Fahrgäste den Betrieben zufallen. Deshalb ist keineswegs falsch, vor besuchten Orten Haltestellen einzurichten oder die Linien bis zu denselben auszudehnen.

V. Zur besseren Ausnutzung der Triebkräfte und Betriebsmittel kann es ohne jeden Mehraufwand schon durch Vermehrung der Zügezahl infolge Abkürzung der langen Wartezeiten an den beiderseitigen Endpunkten, und durch Uebergang vom Längen- zum Ring-

---

[6]) Preuß. G 28. Juli 1892 §§ 14, 21, 52; oben § 162 II 106.

[7]) Oben § 152 II 63 ff.

betriebe kommen[8]). Der letztere bietet außerdem Fahrgelegenheit ohne Umsteigezwang für diejenigen, welche zwischen beiderseitigen Endpunkten ihr Fahrziel haben und deshalb als Fahrgäste gewonnen werden, während sie bei Fortbestand beider getrennten Linien und der Nothwendigkeit zum Wagenwechseln vielleicht auf die Fahrt verzichten, die ihnen dann zu theuer oder umständlich ist.

VI. Versagen die vorberegten Aushülfsmittel, so wird auf Zugewinnen neuer Erwerbszweige zu rechnen sein. Als solche sind vorzuschlagen der Uebergang vom Personen- zum gemischten Betriebe durch Uebernahme der Güterbeförderung, die Verwerthung des Schienenweges in der Zeit, wo der Betrieb ruht, durch Ueberlassung zur Abfuhr des Straßenunrathes oder durch dessen Selbstbesorgung, die Einräumung eines Gleismitbenutzungsrechtes an andere oder der Erwerb eines Mitbenutzungsrechtes fremder Gleise behufs Erlangung eines Durchgangverkehres[10]). Die Verwerthung der Wagenwände zu Ankündigungen oder etwaiger Wartehallen zur Aufstellung von Automaten, der entgeltliche Vertrieb von Eintrittskarten zu Schaustellungen[11]), Belustigungen, Bädern oder sonstigen Veranstaltungen an Orten, die an den Betriebslinien liegen.

§ 370. Verminderung der Ausgaben.

Jede Beschränkung der Ausgaben wird für eine richtig wirthschaftende Verwaltung, welche bisher schon eine sachgemäße Sparsamkeit walten ließ, nur durch Ueberanstrengung der Mannschaft oder der Zugthiere, durch Herabsetzen der Löhne oder der Futtermenge, durch Ueberausnutzung der Triebkräfte oder Betriebsmittel, durch sachwidriges Zurückstellen zweckmäßiger Ausbesserungen, Aufschieben von Erneuerungen und ähnlichen Maßnahmen auszuführen sein. Dieselben sind ausnahmslos in ihrer Schlußwirkung nachtheilig und gefährlich.

I. Lohnabzügen oder einer Vermehrung der Arbeitslast wird

---

[8]) Oben §§ 340, 347 II 529, 547.

[9]) z. B. Petersburg Straßenbahn VI 23, 209; oben § 343 II 537.

[10]) Oben §§ 243, 244, 250 II 338, 340, 349.

[11]) Oben §§ 245—247 II 342 ff.

die Mannschaft sich nur unter dem Drucke der augenblicklichen wirthschaftlichen Verhältnisse fügen, die ihr eine bessere Verwerthung der Arbeitskraft zur Zeit abschneiden, um bei Wiederkehr besserer Arbeitsverhältnisse den Abzug durch erhöhte Forderungen wieder einzubringen und die aufgebürdete Mehrarbeit durch deren Versagen wieder los zu werden [1]). Somit werden sie Anlaß zu späteren Arbeitsausständen bieten, bei denen man schwerlich mit dem Zurückerwerbe des früheren Zustandes zufrieden, sondern muthmaßlich versucht sein wird, die veränderte Zwangslage zur Erlangung weiterer Zugeständnisse zu verwerthen.

II. Daß die Versagung des nothwendigen Futters und die Ueberanstrengung die Verlust- bezw. Abnutzungsgefahr der thierischen Triebkräfte erhöhen muß, wodurch den ersparten Beträgen diejenigen Aufwendungen gegenübertreten, welche durch die schnellere und stärkere Ergänzung in Abgang gerathener Stücke verursacht werden, hat bereits Darlegung gefunden [2]). Eine ähnliche Wirkung entspringt der vernachlässigten Sorgfalt im Instandhalten der Wagen, der Ausrüstungsgegenstände des Bahnkörpers und der Hochbauwerke, weil im Zeitverlaufe die Schäden größer und ihre Beseitigung theurer werden, als wenn sie rechtzeitig und sachgemäß ausgebessert sein würden. Mithin tritt einer augenblicklichen Ersparung der vorberegten Art die Nothwendigkeit zu späteren unausbleiblich höheren Aufwendungen gegenüber, sodaß es sich thatsächlich dabei weniger um eine Ersparniß als um ein Verschieben von Aufwendungen handelt.

III. Denkt man indeß vielleicht an eine Einschränkung der Zügezahl durch spärlichere Zugfolge oder an Ersatz der größeren durch kleinere Fahrzeuge, weil zu deren Förderung eine geringere Kraft genügt [3]), so wird im Erfolge eine solche Einschränkung der Beförderungsleistung stets in Nichtbefriedigung des Verkehrsbedarfs ausarten und in einem Einnahmeausfalle zum Ausdrucke kommen, weil diejenigen als Abnehmer wegfallen, welche keine Züge oder keine leeren Plätze zu der Zeit finden, wenn sie solche für ihre Ortsveränderungen nöthig hätten.

---

[1]) Oben §§ 81, 181—185, 254—256, 359 I 233 [1], II 170 ff., 350 ff., 555.

[2]) Oben §§ 277, 278 II 394—402.

[3]) Oben §§ 334, 335 II 520.

IV. Der Rath Einzelner, in der Zahl der Arbeitskräfte dadurch zu sparen, daß die benöthigte Gesammtleistung auf eine geringere Personenzahl vertheilt werde, um die Entbehrlichen zu entlassen, birgt abgesehen von der Frage, ob es sittlich ist, gerade bei niederliegenden wirthschaftlichen Verhältnissen die Zahl der Arbeitslosen künstlich zu vermehren, unverkennbar die große Gefahr, daß diejenigen, welche unter dem Drucke der Verhältnisse sich einer Mehrbelastung gefügt haben, unzufrieden und dadurch bestimmt werden, später eine Stellung zu verlassen, in der sie auf derartige Behandlung zu rechnen haben, sobald sich ihnen die erste Möglichkeit eröffnet, mindestens zu gleichem Lohne bei kürzerer Arbeitszeit anderweit unterzukommen. Die Anhänglichkeit zum Unternehmen, das Vertrauen an das Wohlwollen und den Gerechtigkeitssinn der Verwaltung, der Glaube an die Beständigkeit der Stellung im Betriebe wird durch derarte Vorkommnisse im Betriebe so stark erschüttert, daß es nicht befremden darf, wenn die Verwaltung die Willfährigkeit und den Diensteifer ihrer Leute schwinden sieht und in Fällen, wo sie außergewöhnlicher Leistungen bedarf, dem entschiedenen Widerwillen begegnet[4]).

V. Der ab und zu gehörte Vorschlag, die Organisation und den Dienst zu vereinfachen, wird nur für solche Verwaltungen Bedeutung haben, bei welcher bisher eine Mißwirthschaft bestand, ein Uebermaß von Arbeitskräften vorhanden war, die verfügbaren Triebkräfte und Betriebsmittel bloß mangelhaft ausgenutzt wurden, und sparsame Betriebseinrichtungen noch fehlen. Dies ist indeß bei den heutigen Betrieben kaum noch anzutreffen, sodaß, wo man auf diesen Vorschlag angewiesen sein würde, füglich schon von einem unabwendbaren Verfalle des Unternehmens sprechen darf, der unvermeidlich zu Betriebseinstellungen führen wird[5]).

VI. Diejenigen Vortheile mitzunehmen, welche bei allgemein schlechter Geschäftslage dadurch geboten werden, daß der Abgabepreis der Handelswaare der ländlichen oder Gewerbeerzeugnisse fällt, weil man zu deren Verkaufe gedrängt und die richtige Abnehmerzahl dafür eine schwächere ist, wird übrigens nur in beschränktem Umfange

---

[4]) Ueberanstrengung der Betriebsmannschaft erhöht überdies die Unfallsgefahr; oben §§ 351, 355, 359 II 559[3], 567[4], 576[2].

[5]) z. B. oben § 357 II 570.

zu empfehlen sein. Glaubt eine Verwaltung in so naher Zukunft Bedarf nach Gegenständen der Art zu haben, welche feilgeboten werden, daß unter Aufschlag der Zinsen, welche die Aufwandssumme bis zum Eintritte des thatsächlichen Bedarfs gebracht haben würde, noch immer die Waare billiger zu stehen kommen wird als zum muthmaßlichen Preise des Bedarfs, so würde es verfehlt sein, das Angebot abzulehnen, solange Baarmittel und der nöthige Raum zur Aufbewahrung verfügbar sind. Dabei sind noch diejenigen Verluste in die Berechnung zu ziehen, welche durch ein Schwinden der Waare nach Menge oder Güte naturgemäß zu erwarten stehen, und diejenigen Beträge zu veranschlagen, welche für die sachgemäße Bearbeitung und sichere Aufbewahrung der Vorräthe zu verausgaben sein dürften. Der unterwerthige Erwerb von Vorrathsmengen braucht also nicht unter allen Umständen zum Gewinne auszuschlagen. Solches gilt namentlich von großen Futtervorräthen, die, falls ihre Bearbeitung keine sorgfältige ist, nicht nur dem Mäusefraß und dem Verderben ausgesetzt sind, sondern überdies leicht zum Gegenstand der Veruntreuung oder zum Anlasse eines unwirthschaftlichen Verbrauches werden.

VII. Das Fallenlassen der Fahrkartenkontrolle, welches gleichfalls als Gegenstand der Ersparniß empfohlen wird, weil angeblich die durch sie ermittelten oder verhüteten Fahrgelderhinterziehungen in ihrer Gesammthöhe unter dem Kostenaufwande für die Kontrolle ständen, würde nur dann ungefährlich sein, wenn die Befürchtung unbegründet sein sollte, daß nach Wegfall der Kontrolle die Zustandsverhältnisse sich verschlechtern, d. h. die Hinterziehungen zunehmen würden[6]). Ueberdies fehlt der Beweis, daß der Aufwand für die Kontrolle den durch sie erreichten Nutzen überwiegt. Denn jedenfalls werden weniger Hinterziehungen ermittelt, als thatsächlich vorkommen und würden unfehlbar noch weit mehr verübt werden, wenn nicht die Gefahr vor Entdeckungen viele abschrecken würde. Der Beweis für Beides ist den Thatsachen zu entnehmen, daß erfahrungsgemäß die meisten Veruntreuungen erst nach der regelmäßigen Kontrolle verübt und durch eine unerwartete zweite ermittelt werden. Uebrigens braucht die Kon-

[6]) Oben §§ 269, 306, 356, 364 II 380, 456, 568, 584; Straßenbahn VI 200.

trolle keineswegs bloß auf die Ermittelung von Unredlichkeiten beschränkt zu bleiben, kann vielmehr auf die Beobachtung des Verkehrsbedarfs ausgedehnt werden[7]) und gereicht an letzterer Stelle so unverkennbar zum Nutzen des Unternehmens und zum Wohle der Bevölkerung, indem die Nothwendigkeit zu Betriebsverstärkungen dadurch erkannt wird, so daß sie in dieser Gestalt sogar für eine höchst ersprießliche Maßregel erklärt werden darf.

§ 371. Künstlich geschaffener Gewinn.

Manchmal liegt, wo von dem vermeintlichen Rückgange des Reinertrages eines Straßenbahnunternehmens die Rede ist, weil gegen vormals eine Gewinnvertheilung ausbleibt, nicht einmal ein solcher vor, indem vielmehr schon früher thatsächlich kein Gewinn erzielt, sondern die zur Vertheilung gelangte Summe dadurch erlangt war, daß entweder ein angeblicher Einnahmeposten künstlich geschaffen wurde, oder nothwendige Ausgaben unnatürlich unterdrückt sind. Da nämlich die meisten Straßenbahnbetriebe Aktienunternehmungen und deren Betriebsleiter gleichzeitig die Verwalter des Aktienvermögens sind, werden diese in ihrer Zwitterstellung bisweilen vor die Wahl gestellt, entweder die Unzufriedenheit ihrer Auftraggeber über die ausgebliebenen Gewinne zu erregen oder den Vermögensstand scheinbar günstiger hinzustellen, als er thatsächlich ist. Nach dieser Richtung sind namentlich folgende Fälle auseinander zu halten:

I. In der Entwickelung begriffene Unternehmungen pflegen in den einzelnen Geschäftsjahren theils fertige Linien bereits zu betreiben, theils neue erst fertig zu stellen, auf denen der Betrieb im folgenden Jahre eröffnet werden soll. Das für letztere verwendete Kapital wirft deshalb noch keinen Nutzen ab. Der Ueberschuß aus dem Betriebe reicht andererseits nicht aus, um das volle Kapital für beiderlei Anlagen angemessen zu verzinsen. Deshalb verfällt man öfter auf den Ausweg[1]), den Selbstkostenpreis des Bauwerks durch den Aufschlag von Bauzinsen zu erhöhen, wodurch

[7]) Wie z. B. in Dresden: oben § 346 II 546[7].

[1]) Neuerdings z. B. die Deutsche Straßenbahn in Dresden.

ein den verbrauchten Baarmitteln übersteigender Betrag als Werth der Anlage in die Vermögensübersicht eingesetzt wird und der beregte Mehrbetrag als Vermögensüberschuß erscheint. Für die verbrauchten Mittel zum Bau können nun ebensogut 6% wie 2% Bauzinsen aufgeschlagen werden[2]). Je höher man den Zinsfuß greift, desto größer erscheint der buchmäßige Gewinn. Verboten ist das eingeschlagene Verfahren jedenfalls nicht, sodaß es straffrei geübt werden darf; gleichwohl muß es als höchst bedenklich bezeichnet werden. Denn mit der baulichen Vollendung des Bahnnetzes versagt das Mittel seine Wirkung und kommen die thatsächlichen Verhältnisse zu ihrem Rechte. Gelingt es nun nicht, sofort einen dem früheren Bauzinsfuße gleich hohen Betrag über die Selbstkosten aus dem Betriebe herauszuwirthschaften, so zeigt die Vermögensübersicht einen Rückgang des Ueberschusses, was folgeweise zu einer Schmälerung oder einem Wegfalle des vertheilbaren Gewinnes führen muß.

II. Um den Eintritt dieses Erfolges zunächst noch zu verschleiern, wird sodann zu dem zweiten Auswege gegriffen, in den nächstfolgenden Betriebsjahren jede nur irgendwie aufschiebbare Ausgabe hinzuhalten und künstlich die Ausgabeziffern herabzudrücken. Man giebt sich dabei der Selbsttäuschung hin, daß die späteren Jahre soviel mehr einbringen werden, als dazu gehört, um aus dem erzielbaren Betriebsüberschuß gleichzeitig die bisher versäumten Ausgaben nachzuholen, die regelmäßig eintretenden zu decken und die bisherige Verzinsung des Grundkapitals weiter zu zahlen. Wo diese Erwartung fehlgeht, was erfahrungsgemäß überwiegend der Fall ist, bricht das Kartenhaus, dessen Aufbauen man in den Vorjahren den erhobenen Gewinn zu verdanken hatte, jählings ein, und es kommt der Nothstand des Unternehmens in seiner nakten Wirklichkeit zur Erscheinung, der dann dahin führt, die nunmehr erkannten Fehlbeträge[3]) entweder durch Entwerthung der Aktien in Form der Herabsetzung des Nennwerthes bezw. durch Zusammenlegen mehrerer zu einer, oder durch Baarzuschüsse zu beseitigen, da jeder

---

[2]) Höchstens würde der Zinsfuß zu rechtfertigen sein, zu welchem die für den Bau verwendeten Baarmittel durch Ausleihen gegen jederzeitige Rückzahlung hätten nutzbar gemacht werden können.

[3]) Oben § 284 II 410.

andere Ausweg versagen würde; denn thatsächlich sind weder weitere Ersparnisse ausführbar noch liegt ein Rückgang in den Betriebseinnahmen vor, der durch Beseitigung seiner Ursachen wieder aufgehoben werden könnte, sondern handelt es sich nur um den Wegfall künstlicher Einnahmeansätze für die Zukunft.

III. Der Zweck und das Ziel derartiger Verdunkelungen ist ausnahmslos, über den wahren Werth des Unternehmens zu täuschen und den eigenen Aktienbestand überwerthig loszuschlagen, bezw. die Kauflust für die Aktien oder die Bereitwilligkeit zu Darlehnsgewährungen zu wecken. Gelingt dies, so kommt der Nutzen aus der Zustandsverschleierung den Abgebern ihres Aktienbesitzes zugute, trifft dagegen die spätere Entwerthung, welche nach Bekanntwerden der Wahrheit unvermeidlich ist, diejenigen, welche vertrauensvoll die Aktien erworben oder das Unternehmen durch gewährte Darlehne unterstützt haben. Die Wirkung dessen läuft für diese auf eine Vermögensschädigung, für jene auf eine Bereicherung hinaus. Mithin ist keineswegs ausgeschlossen, in den vorberegten Handlungen, obschon sie nicht ausdrücklich verboten sind, die Thatbestandsmerkmale eines strafbaren Betruges suchen und feststellen zu können. Denn unverkennbar würden die Aktien nicht erworben und die Darlehne nicht gewährt sein, wenn kein Irrthum über den wirklichen Vermögensstand und den Werth des Unternehmens bestanden hätte, dessen Ursprung jedoch unschwer wieder in demjenigen Verhalten zu erkennen ist, welches zum Zwecke, einen buchmäßigen Gewinn zu schaffen, eingeschlagen war. Umgekehrt hatten die älteren Aktionäre nur ein Recht auf Vertheilung des wirklichen Ueberschusses, während durch die zur Vertheilung gelangten Beträge eigentlich eine Kapitalsrückzahlung geleistet wurde, weshalb ihr Bezug für rechtswidrig zu gelten hat. Endlich wird unverkennbar einem derartigen Verhalten kaum eine andere Absicht unterzuschieben sein, als den älteren Aktionären einen Vermögensvortheil durch die verbesserte Absatzfähigkeit oder den erleichterten Kredit zu verschaffen, bezw. für sich selbst aufgrund des Tantièmebezugsrechtes Beträge zu erzielen.

Angesichts der somit drohenden Gefahr, wegen Betruges verfolgt und bestraft werden zu können, ist den Betriebsleitern allerdings ernstlich zu widerrathen, auf Handlungen der beregten Art

einzugehen, zumal wenn der Aufsichtsrath ihnen zumuthet, zu einem so hohen Zinsfuße die Bauzinsen einzusetzen, welcher den gemeinüblichen für Darlehne mit kurzer Rückzahlungsfrist übersteigt.

§ 372. Unfallverhütungsmaßregeln.

Aus der wirthschaftlichen Tragweite der Betriebsunfälle [1]) entspringt für die Betriebsleiter die Pflicht, dem Eintritte von Unfällen thunlichst vorzubeugen, sodaß die Unfallsverhütungsvorschriften zu denjenigen Maßregeln gehören, welche einer sorgsamen Betriebsverwaltung obliegen. Nach dieser Richtung sind auseinanderzuhalten die Unfälle der Betriebsmannschaft, der Fahrgäste und der Straßengänger.

I. Da für die wirthschaftlichen Nachtheile aus Unfällen, welche Bediensteten bei Ausübung von Betriebshandlungen zustoßen, die Straßenbahnberufsgenossenschaft einzutreten hat, welche berechtigt und verpflichtet ist, Unfallsverhütungsvorschriften [2]) zu erlassen, werden die Betriebsleiter allerdings sich daran genügen lassen dürfen, ihre Verkündigung abzuwarten und für deren Befolgung zu sorgen. Sie dürfen zwar darüber hinaus weitere Anordnungen treffen, thun indeß besser, solches zu unterlassen, weil sie sich die Betriebsführung leicht dadurch erschweren Der Umstand, daß die von der Berufsgenossenschaft zu zahlenden Unfallsabfindungsbeträge von den Genossenschaftsmitgliedern im Wege des Umlageverfahrens aufzubringen sind [3]), bestimmt manchen zur Ansicht, daß der Erlaß strenger Unfallsverhütungsvorschriften und vielseitiger Verhaltungsmaßregeln zweckmäßig sei, um die entfallenden Umlagebeträge zu verringern. Die Betriebsverwaltungen würden jedoch etwaige Zuwiderhandlungen gegen Unfallsverhütungsvorschriften unnachsichtlich verfolgen und bestrafen müssen, widrigenfalls sie der Berufsgenossenschaft in Höhe der gehabten Aufwendungen ersatzpflichtig [4]) werden können, sodaß allzuscharfe Bestimmungen ihre Schattenseiten haben. Würde z. B. die Trunksucht im Dienste

[1]) Oben §§ 268, 288 II 378, 417.

[2]) G 6. Juli 1884 § 78.

[3]) Oben § 79 I 229; dazu mein UnfallsgG §§ 50—54 S. 179 ff.

[4]) G 6. Juli 1884 § 96. Ueber Trunkenheit s. UnfallsgG § 48 S. 177.

aus Rücksicht für die Unfallsverhütungen verboten werden, so müßte unnachsichtlich jeder aus dem Betriebsdienste entfernt werden, welcher einmal angetrunken getroffen wird. Andererseits steht erfahrungsgemäß fest, daß bei besonders ungünstiger Witterung der Genuß geistiger Getränke für die Werkthätigen im Außendienste fast unvermeidlich ist, durch welchen Personen, welche nur selten trinken, leicht berauscht werden, während es Gewohnheitstrinkern meist nicht anzumerken ist. Folgeweise würden gerade die Zuverlässigsten aus dem Betriebsdienste zu entfernen sein, sodaß die Unzweckmäßigkeit derarter Maßregeln bald einleuchtet. So wünschenswerth es ist, Gewohnheitstrinker und anderweit Unvorsichtige von dem Betriebsdienste fern zu halten, so bedenklich ist es, sich freiwillig in die Zwangslage zu bringen, jemanden entlassen zu müssen, der durch äußeren Anlaß bestimmt, ausnahmsweise leichtfertig war und es vereinzelt an der gewohnheitsgemäßen Zuverlässigkeit hat fehlen lassen. Mithin handeln die Betriebsverwaltungen klüger, der Verlockung zu widerstehen und Unfallsverhütungsvorschriften auf das geringste Maß zu beschränken.

II. Unter den Unfällen der Fahrgäste stehen diese durch Ab- oder Zusteigen im Fahren ziffermäßig obenan[5]). Ihrem Eintritte kann durch Verschluß der Eingänge während der Fahrt vorgebeugt werden[6]). Umgekehrt gehen dadurch diejenigen als Abnehmer von Beförderungsleistungen verloren, welche die Möglichkeit verlieren, außerhalb der Haltestellen ab- und zuzusteigen und damit die Fahrt genau an der Stelle zu beginnen oder zu beenden, wo die für sie auszuführende Ortsveränderung es verlangt. Da dem daraus entspringenden Einnahmeausfalle kein drohender Aufwand gegenübersteht, solange das Zu- und Absteigen im Fahren als ein die Haftpflicht aufhebendes Verschulden gilt[7]), wird zu widerrathen sein, zur Beseitigung der beregten Unfallsgefahr die Zugänge während der Fahrt verschlossen zu halten, zumal ein solcher

[5]) Mein UnfallsgG § 26 S. 96ff.; Schutzbedürfniß § 19 S. 74; Haftpflicht §§ 26, 36 S. 92ff., 147ff.

[6]) Mein UnfallsgG § 38 S. 159; Schutzbedürfniß § 31 S. 109; Haftpflicht § 23 S. 97.

[7]) Haftpflicht § 22 S. 94; UnfallsgG § 94 S. 304; Schutzbedürfniß § 31 S. 108.

Verschluß das Absteigen auch in Fällen verhindern würde, wo es vielleicht zur Abwendung einer Unfallsgefahr zweckdienlich sein würde, z. B. bei einem drohenden Zusammenstoße mit anderen Fahrzeugen oder einem im Wagen ausgebrochenen Feuer.

Allerdings wird der Verschluß der Zugänge das Herabfallen von Fahrgästen während der Fahrt verhindern, aus welchem Haftpflichtsansprüche entstehen können[8]). Bisher ist indeß die Fällezahl verhältnißmäßig nur gering gewesen, in denen dieserhalb Zahlung zu leisten war. Ueberdies würde dieselbe noch dadurch erheblich eingeschränkt werden, wenn mit größerer Strenge den Zuwiderhandlungen gegen das polizeiliche Verbot, besonders gefährliche Plätze einzunehmen, entgegengewirkt werden würde. Deshalb ist den Betriebsverwaltungen ernstlich zu rathen, auf Durchführung diesbezüglicher Polizeiverbote streng zu achten, weil deren fortgesetztes Dulden den Erkenntnißrichter dazu bestimmen müßte, etwaige Versuche abzulehnen, sich der Haftpflicht durch das Erheben des Einwandes des eigenen Verschuldens zu entziehen.

Gegenüber den verhängnißvollen Unfällen, welche Fahrgästen durch das Anfahren fremder Fahrzeuge drohen[9]), sind die Betriebsleiter machtlos, sofern das anfahrende Gefährt nicht gleichfalls ein Bahnwagen ist. Hier ist Abhülfe durch sachgemäße Unterweisung möglich, wie Kreuzungen zu überfahren und Entgleisungen bei Begegnen zweier Fahrzeuge zu vermeiden sind. Gemeinüblich werden indeß Zuwiderhandlungen gegen diesbezügliche Belehrungen solange mild beurtheilt und ungerügt gelassen, als ein zu vertretender Schaden noch ausgeblieben ist, um erst im Falle seines Eintrittes streng vorzugehen. Dies Verhalten ist sachwidrig. Gerade der erste Fall muß unbekümmert um seinen Erfolg mindestens zu nachdrücklichen Vorhaltungen benutzt werden, weil anderenfalls die Fahrmannschaft die erhaltenen Unterweisungen für bedeutungslos hält und folgeweise mit dem Leben und der Gesundheit der Fahrgäste leichtfertig umgeht, welche sich dem von ihnen geführten Fahrzeuge anvertrauen. Gleiches gilt hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit und

---

[8]) **Haftpflicht** § 23 S. 100; **UnfallsgG** § 27 S. 107 ff.; **Schutzbedürfniß** §§ 17, 30 S. 64 ff., 110.

[9]) **Haftpflicht** §§ 24, 40, 47 S. 102, 167, 193 ff.; **UnfallsgG** § 28 S. 115 ff.; **Schutzbedürfniß** §§ 16, 30 S. 55 ff., 101 ff.

des Abstandes, welchen einander folgende Fahrzeuge innezuhalten haben, weil im Zuwiderhandlungsfalle das Auffahren des hinteren auf das vordere Fahrzeug und die Gefährdung seiner Fahrgäste besonders dann droht, wenn das letztere unvermuthet zum Halten zu bringen ist, was infolge eines Verkehrshindernisses ja sogar außerhalb der Haltestellen geboten sein kann[10]).

III. Zur Verhütung von Unfällen der Straßengänger[11]), d. h solcher Personen, welche durch den Bahnbetrieb bedroht sind, während sie sich im Straßengewühl bewegen und beim Straßenkreuzen vielleicht vor Bahnzügen das Gleise überschreiten wollen, werden die Betriebsleiter schwerlich mehr thun können, als ihre Fahrzeuge mit kräftig wirkenden Bremsen und weitleuchtenden Laternen oder helltönenden Warnungsglocken zu versehen, sowie ihre Fahrmannschaft durch sachgemäße Unterweisung mit Strenge zur größten Aufmerksamkeit zu bestimmen; darüber hinaus gehende Maßregeln, z. B. Abschluß der Bahn vom übrigen Straßenkörper, sind ihnen dagegen benommen. Mit verbindlicher Kraft für die Bevölkerung zu verbieten, den Bahnkörper zu betreten, oder Verhaltungsvorschriften bei Annäherung von Bahnzügen zu erlassen, sind sie gesetzlich nicht berechtigt und deshalb machtlos. Ihre diesbezüglichen Satzungen würden nämlich nicht befolgt zu werden brauchen und sicherlich bei denen keine Beachtung finden, welche unvorsichtig ihr Leben und ihre Gesundheit in Gefahr bringen, ohne durch das bestehende Strafrecht bezw. gültige Polizeiverbot sich von Wagnissen abhalten zu lassen.

Unzweckmäßig würde keineswegs sein, ab und zu sachgemäße Belehrungen[12]) zu veröffentlichen, wie man sich gefahrlos im Straßengewühle zu verhalten hat, um Unfällen durch den Bahnbetrieb zu entgehen, da ziffermäßig nachweisbar überall die Unfälle nach Zahl und Schwere im Zeitverlaufe abgenommen haben, nachdem die Gefahren des Betriebes und die Entziehungsmöglichkeit weiteren Kreisen durch die Gewohnheit bekannt geworden ist. Vielleicht könnten die Schulbehörden bestimmt werden, bei geeig-

---

10) Oben § 333 II 516.

11) Haftpflicht §§ 26—28 S. 106 ff.; UnfallsgG §§ 30—37 S. 124 ff.; Schutzbedürfniß §§ 18, 32 S. 69, 111 ff.

12) UnfallsgG §§ 99, 100 S. 324 ff.; Ztschr. f. Lok. u. Straßenbahnw.

neter Gelegenheit den Schülern sachgemäße Verhaltungsmaßregeln zu geben. Auf Abnahme der Unfälle infolge fremden Verschuldens kann dadurch eingewirkt werden, daß unnachsichtlich die Verfolgung und Bestrafung der Schuldigen betrieben wird.

Endlich ist unentwegt der Versuch zu wiederholen und das Ziel fortgesetzt anzustreben, für die jetzt des Strafrechtsschutzes noch entbehrenden Bahnbetriebe mit Pferdekraft solchen zu verlangen[13]).

§ 373. Schadensverhütungsmaßregeln.

Obschon aus Sachbeschädigungen nur selten Ersatzansprüche gegen den Betriebsunternehmer erfolgreich durchzuführen sein werden, weil der Beweis eines ihn treffenden Verschuldens oder einer Eintrittsverbindlichkeit für die Versehen seiner Leute meist mißlingen wird[1]), weshalb diese Frage kaum von erheblicher wirthschaftlicher Bedeutung ist, werden gleichwohl die Betriebsleiter bestrebt sein müssen, eintretenden Sachbeschädigungen thunlichst entgegenzuwirken, um nicht durch deren Ueberhandnahme die Polizei zum Erlasse von Zwangsmaßregeln zu veranlassen[2]). Als zweckmäßige Schadensverhütungsmaßregeln sind zu empfehlen:

I. Hinsichtlich der Mannschaft[3]):

1. sorgfältige Auswahl der Fahrmannschaft und strenges Ausschließen aller vom weiteren Fahrdienste, welche durch Trunksucht, körperliche Gebrechen oder Krankheiten, Mangel an Umsicht oder übermäßige Leichtfertigkeit im Befolgen der Dienstanweisung Zweifel an der Zuverlässigkeit im Fahren von Bahnzügen erregen;

2. derartige Gestaltung des täglichen Dienstes durch sachgemäß gelegte Arbeitspausen und Bemessung der Arbeitsdauer, daß es zu keiner Uebermüdung und Ueberanstrengung des Einzelnen kommt, welche ein allmähliches Nachlassen des Aufmerksamkeitsgrades oder eine Abnahme der benöthigten Kraft, z. B. zum Bremsen, bewirken könnte;

3. eine verständliche Unterweisung über das für ihn gebotene Verhalten beim etwaigen Eintritte gewisser Ereignisse im

---

[13]) Oben § 102 I 313[16], unten § 380 II 622[6].

[1]) Oben §§ 93—97 I 284 ff.

[2]) ALR II 17 § 10.

[3]) ALR I 6 § 56 ff.

Betriebe, z. B. Entgleisungen, drohenden Zusammenstößen mit anderen Fahrzeugen, bereiteten Bahnhindernissen, erlittenem Zeitverluste und daraus drohender Verspätung im Eintreffen am Fahrziele und ähnlichen Vorkommnissen mehr, mit deren Eintrittswahrscheinlichkeit erfahrungsgemäß zu rechnen ist;

4. Bewilligung von Löhnen, welche die ortsüblichen etwas übersteigen, und gute Behandlung der Leute, um die Stellungen im Bahndienste wünschenswerth zu machen und deshalb hervorragendere Kräfte zu gewinnen.

II. In Anbetracht der Triebkräfte und Betriebsmittel:

5. Ausschluß aller Fahrzeuge und Triebkräfte zur Weiterverwendung, welche durch ihre Beschaffenheit oder natürlichen Eigenschaften geeignet sind, zur Schadensursache zu gereichen. Demgemäß sind Wagen vor der Einstellung in den täglichen Betriebsdienst sorgfältig nach etwaigen Fehlern zu untersuchen oder, falls im Laufe des Tagesbetriebes solche vielleicht entstehen, bei nächster Gelegenheit auszuwechseln, um erst nach wirksamer Beseitigung ihrer Mängel wieder verwendet zu werden. Wider die Natur ihrer Art schädliche Zugthiere sind zur Verhütung übler Folgen nach erlangter Kenntniß ihrer Eigenart vom weiteren Betriebsdienste auszuschließen[4]). Entsprechendes würde bei der Verwendung von Naturkräften gelten, sobald ihre Gemeinschädlichkeit gegen die Vorannahme durch thatsächliche Vorfälle unzweideutig erkannt sein würde.

6. Mancherlei Einrichtungen, welche von der öffentlichen Meinung gefordert oder von ihren Erfindern empfohlen werden, können in ihrem Erfolge schädlich wirken, z. B. die Verwendung gewisser Leuchtstoffe, welche zwar helleres Licht geben und minder schlechten Geruch verbreiten, durch erhöhte Explosionsgefahr oder das Heizen der Bahnwagen durch die Entzündungsgefahr[5]), weshalb sorgsame Betriebsleiter bei ihren Entschließungen die diesbezüglichen Wirkungen nicht unerwogen lassen dürfen.

7. Selbst mittelbar kann die eine oder andere Einrichtung verhängnißvoll ausschlagen und Schaden bringen, z. B. Zugluft,

---

[4]) ALR I 6 § 74.

[5]) Oben § 315 II 557[1].

weshalb Maßregeln zu deren Verhütung in Form von Vorhängen und ähnliches zweckmäßig sein können.

III. Im Einzelfalle wird die Betriebsleitung selbständig zu erwägen haben, ob bei Lage der Umstände eine Schädigungsmöglichkeit überhaupt vorliegt und durch eine zu treffende Maßregel noch zu beseitigen ist. Denn es ist nicht ausgeschlossen, daß die nämliche Einrichtung unter abweichenden Verhältnissen eine entgegengesetzte Wirkung äußert, was z. B. von Heizung der Wagen oder der Verwendung leicht zündbarer Leuchtstoffe gilt. Ist auf häufiges plötzliches und dabei gewaltsames Bremsen zu rechnen, welches einen heftigen Wagenruck und damit eine Erschütterung des Leuchtstoffbehälters verursacht, so liegt eine Explosionsgefahr näher als für Betriebe, die auf eigenem Bahnkörper fahren, sodaß es fast nie zu einem plötzlichen Anhalten des Zuges zu kommen braucht. Besteht ein fast ununterbrochener Personenwechsel, so wird einerseits das häufige Oeffnen der Thüren geheizter Wagen durch den damit verbundenen Luftwechsel, andererseits die unvermeidliche Thatsache, daß etwaiger an den Kleidern haftender Schnee durch die Hitze schmilzt und Flüssigkeitsniederschläge veranlaßt; vielleicht öfter gesundheitsschädlich und lästig werden, während bei langen Fahrten mit seltenem Personenwechsel ein gegentheiliger Erfolg nicht unwahrscheinlich ist.

Fünfter Abschnitt.

Allgemeine Verhaltungsmaßregeln.

§ 374. Stellung zu den Behörden.

Die weit verbreitete Ansicht, den Staats- und Gemeindebehörden gegenüber selbst auf Kosten des eigenen Vortheils willfährig sein und deren Forderungen unbedingt nachkommen zu müssen, widrigenfalls das gute Einvernehmen gestört und deren Wohlwollen verloren gehen würde, ist nicht zu theilen und irrig. Sie enthält gewissermaßen eine Beleidigung der Behörden und

deren Beamten. Denn sie giebt zu erkennen, daß man an der Gewissenhaftigkeit und Unvoreingenommenheit derjenigen Beamten, mit denen man amtlich zu thun haben würde, zweifelt und ihnen zutraut, sich von kleinlichen Nebenrücksichten bestimmen, bei ihren Entschließungen von persönlichem Wohlwollen oder gekränktem Selbstgefühl leiten zu lassen. Im Deutschen Staats- oder Gemeindebeamtenthum werden Beamten dieser Art nur sehr ausnahmsweise anzutreffen und jedenfalls nicht zu fürchten sein.

Denn einmal ist die Annahme grundlos, daß eine Behörde oder deren maßgebender Beamte die Gewalt hätte, ausschließlich persönlicher Eingebung zu folgen und lediglich aus persönlicher Abneigung gegen einen Betriebsunternehmer dessen berechtigte Forderungen wirksam abzulehnen. Vielmehr haben sie ihres Amtes nach Maßgabe der Gesetze und gültigen Verwaltungsgrundsätze niemandem zuleide oder zuliebe zu walten, sodaß Maßregelungen, welche auf persönliche Abneigung oder Mißfallen zurückzuführen wären, in geordnetem Verwaltungsbeschwerde- oder im Streitverfahren ihre Aufhebung zu gewärtigen hätten. Eine einzige sachgemäße Ablehnung ungerechtfertigter Forderungen oder nur eine entschiedene Bekämpfung einer unzulässigen Verfügung würde genügen, der betreffenden Behörde die Erkenntniß zu bringen, daß ihr ein Ueberschreiten der Grenzen ihrer Befugnisse nicht gelingen werde, was dahin führt, innerhalb der Machtbefugnisse zu bleiben.

Sodann ist der Glaube verfehlt, daß die Behörde aus Erkenntlichkeit für ein ihr bewiesenes Entgegenkommen von der Pflicht abweichen und sich dazu entschließen würde, Anträgen leichter stattzugeben, als wenn solche von jemandem ausgingen, der in früheren Fällen sich auf den Rechtsboden gewagt hatte. Denn sind zwar Bahnbau oder Betriebsgenehmigung und ähnliche Zugeständnisse bis zu einem gewissen Grade von dem pflichtschuldigen Ermessen der Behörde abhängig, so steht deren Ertheilung doch nicht schon im freien Belieben, indem »pflichtschuldiges Ermessen« noch nicht gleichbedeutend mit »Willkür« ist, sondern eine unbefangene Würdigung aller einschlagenden Verhältnisse voraussetzt und Zuwiderhandlungen im Dienstaufsichtswege eine Berichtigung erfahren würden[1]).

[1]) Oben §§ 124—135, 348 I 367 ff., II 552.

Bei dieser Sachlage wird einerseits zwar zu vermeiden sein, dem behördlichen Verlangen grundlosen Widerstand entgegenzusetzen und gestellte Auflagen eigensinnigerweise zurückzuweisen, weil sie vielleicht der eigenen Auffassung unzweckmäßig erscheinen, ist andererseits indeß dringend geboten, jede nachweisbare Ueberhebung, grundlose Belästigung, zwecklose Vorschrift und sachwidrige Versagung zulässiger Einrichtungen entschieden zu bekämpfen. Das Letztere wird vielleicht einzelnen Beamten vorübergehend mißfallen, dagegen niemals vermögen, es zu Maßregelungen kommen zu lassen, sondern im Gegentheile die Achtung vor dem Unternehmer erhöhen. Allzugroße Nachgiebigkeit wird dagegen sehr schnell für Schwäche ausgelegt werden und den Reiz wecken, immer weiter auf demselben Wege fortzuschreiten, weil man sich sicher fühlt, kein Hinderniß zu finden, und eingedenk des Grundsatzes: »dem Willfährigen geschieht kein Unrecht« das eigene Vorgehen für ein solches hält, welches innerhalb der verliehenen Macht liegt oder doch wenigstens zum Besten des davon Betroffenen gereicht, der sich ihm sonst nicht fügen würde.

§ 375. Die öffentliche Meinung.

Den Betriebsverwaltungen treten zahllose Forderungen entgegen, welche angeblich aus Gründen des öffentlichen Wohles zum allgemeinen Besten gestellt und durch das Urtheil der öffentlichen Meinung gestützt werden. Sie gehen theils von den Tagesblättern aus, theils beruhen sie auf Beschlüssen tagender Versammlungen. Es fragt sich, wie man sich ihnen gegenüber verhalten soll.

I. Allerdings sollte es Aufgabe der Tagesblätter sein, nur die öffentliche Meinung zu vertreten, lediglich die Forderungen des Gemeinwohles nachdrücklich zu verfechten und allen Sondergelüsten ihre Unterstützung zu versagen. Ihr zu genügen, müßte die Schriftleitung jeden einseitigen Standpunkt aufgeben und vorurtheilsfrei nach sorgfältiger Prüfung aller einschlagenden Verhältnisse und stichhaltigen Gegengründe zunächst feststellen, ob nicht etwa Eigennutz die Triebfeder und die Forderung einer Sonderbestrebung das Ziel, sondern ob wirklich nur das öffentliche Wohl der Beweggrund für die beregte Forderung ist. Indeß sind nur

wenige Tagesblätter davon frei, eine gewisse Parteirichtung zu vertreten: die meisten bekennen sich vielmehr offen als Vertreter einer bestimmten politischen Ansicht oder Interessengruppe. Außerdem beherrschen durchaus nicht alle Schriftleiter das ganze Wissensgebiet, noch weniger vermögen sie dem einzelnen Beitrage, welchem sie Aufnahme gönnen, soviel Zeit und Mühe zu opfern, um die etwaigen Gegengründe aufzusuchen.

Der Umstand, daß eine bestimmte Ansicht in den Tagesblättern aufgestellt und eine Forderung durch sie vertreten wird, braucht also noch nicht unbedingte Gewähr für ihre Richtigkeit und Durchführbarkeit zu bieten. So bekämpft z. B. in Berlin die Nationalzeitung[1]) die vom Kaiser genehmigte Ueberführung der Pferdebahn Unter den Linden, soweit der Schienenweg in die Nähe der Singakademie zu liegen kommen wird, weil dadurch einige Musikfreunde in ihrem Kunstgenusse gestört werden könnten, wodurch sie unverkennbar die Unterordnung des Gemeinwohles unter das Sonderwohl befürwortet. Aus ähnlicher, einseitiger Sachbeurtheilung geht die Stimme der Presse bei vielen anderen Streitfragen (z. B. Fahrpreise, Dauer des täglichen Betriebes) hervor, weshalb man allerdings in den Tagesblättern recht häufig bald unausführbaren, bald unbegründeten Forderungen in einer Form begegnet, welche der Sache Fernstehende leicht für sich einnimmt.

In derartigen Fällen steht man vor der Wahl, die Forderungen unberücksichtigt zu lassen oder zu widerlegen. Durch die begründete Ablehnung wird der Schein beseitigt, als lege man auf die Stimme der Presse keinerlei Werth. Ueberwiegend zieht man gleichwohl das erstere vor, obschon das letztere richtiger sein würde. Nur wenige Schriftleitungen werden sich weigern, sachgemäße Berichtigungen zu bringen, durch welche die einsichtsvollen Leser eine Unterlage für die eigene Sachbeurtheilung gewinnen und manche falsche Auffassungen rechtzeitig berichtigt werden. Allerdings bedarf man hierzu einer geeigneten Kraft, welche den Inhalt der Tagesblätter verfolgt und die Gewandtheit besitzt, rein sachliche Gegenerklärungen abzufassen. Die Kosten ihrer Unterhaltung

---

[1]) Straßenbahn VI 163.

würden allerwärts angesichts des Vortheils, durch eine Klarstellung der Verhältnisse gegenüber erhobenen Angriffen die öffentliche Meinung für sich zu gewinnen und dadurch das Ansehen der Verwaltungsmaßregeln steigen zu sehen, nicht nennenswerth sein.

II. Versammlungsbeschlüsse gehen ausnahmslos aus Eigennutz hervor und werden stets zur Förderung von Sonderbestrebungen gefaßt. Manchmal sind indeß die Betheiligten dessen sich vielleicht nicht einmal klar bewußt, sondern in dem Irrthume befangen, das, was ihnen frommt, für das Gemeinwohl dienlich zu halten.

Sind Grundbesitzer die Urheber derartiger Beschlüsse, so darf man sicher darauf rechnen, daß ihnen an der besseren Verwerthung ihres Eigenthumes gelegen ist und sie diesen Erfolg durch bessere Bahnverbindung zu erreichen glauben. Sie bilden sich dann vielleicht ein, daß dem Gemeinwohle gedient wird, wenn auf ihrem unfruchtbaren Sandboden Wohngebäude errichtet und zu Wohnzwecken für einen Preis vermiethet werden, der ihnen eine Rente herauszuschlagen gestattet, welche den aus der Bodenarbeit erzielbaren Reingewinn mehrmals übersteigt. Sie gestehen sich dann zwar nicht ein, daß sie doch nur ihren eigenen Nutzen suchen, daß also Eigennutz und die Verbesserung ihrer Wirthschaftslage der Hauptgrund ihres Vorgehens ist, gegen den die vorgeschobene Verbesserung der heimathlichen Wohnungsverhältnisse thatsächlich zurücktritt[2]). Daß derarten Beweggründen entsprungene Anträge auf Bahnnetzerweiterung oder Betriebsausdehnung zur Förderung von Sondervortheilen dienen sollen, liegt auf der Hand, weshalb man sich vor ihrer Ablehnung nicht zu scheuen braucht, sofern sie keinen Gewinn für das eigene Unternehmen sichern.

Sind die Antragsteller aus dem Kreise der Abnehmer von Beförderungsleistungen hervorgegangen, und zielen ihre Anträge auf ein Herabsetzen der Fahrpreise oder eine Verbesserung der Fahrgelegenheit oder eine Vermehrung der feilzuhaltenden Beförderungsleistung oder auf ähnliche Maßnahmen ab, welche eine größere Annehmlichkeit oder geringere Zahlungspflicht bewirken sollen, so ist jedesmal Eigennutz für den Beweggrund zu halten. Deshalb

[2]) Oben §§ 327, 359 II $504^{2, 3}$, 590^{8}.

ist geboten, in erster Linie die Nachtheile oder Vortheile für das Unternehmen aus seiner Nachgiebigkeit gegen einander abzuwägen. Neigt hierbei das Uebergewicht des Vortheiles auf die Seite der Antragsteller, so wird ihren Wünschen nur Rechnung zu tragen sein, wenn entweder ungetheilte Zufriedenheit aller dadurch zu erkaufen ist, oder doch wenigstens jede Verschlechterung der eigenen Wirthschaftslage ausgeschlossen erscheint.

Zielen gestellte Anträge auf Bevorzugung eines Bevölkerungstheiles vor den Anderen ab, sodaß durch ihre Erfüllung eine ungleichmäßige Behandlung geschaffen würde, nämlich die Einen Vortheile erhalten, deren Gewinn Anderen entzogen ist, die sich nicht in gleicher wirthschaftlicher Lage oder gesellschaftlicher Stellung befinden, so würde das Eingehen auf derartige Wünsche unfehlbar bei denen, welche von den gewährten Vortheilen ausgeschlossen werden, Unzufriedenheit erregen und der nachgiebigen Verwaltung viel Aergerniß einbringen.

Erwägungen dieser Art ergeben die Nothwendigkeit, vorgelegte Versammlungsbeschlüsse mit größter Vorsicht zu behandeln und sie nach Beweggrund, Ziel und muthmaßlicher Wirkung einer reiflichen Erwägung zu unterziehen. Sie ungeprüft abzulehnen, ist dagegen nicht bloß unschicklich sondern auch sachwidrig, weil durchaus nicht ausgeschlossen zu sein braucht, daß vom Eigennutze eingegebene Vorschläge dennoch dem Gemeinwohle dienen und für den Unternehmer vortheilhaft ausschlagen können. In erhöhterem Maße würde das Unterbleiben eines Bescheides zu tadeln sein, weil es eine Nichtachtung der Antragsteller ausdrückt, zu welcher am allerwenigsten derjenige berufen ist, dessen Betrieb der Allgemeinheit dienen soll, und der seinen Gewinn aus ihr ziehen will. Dem leichtfertigen Wiedereinbringen desselben Antrages wird vorgebeugt, wenn die Ablehnung mit Gründen erfolgt, welche den Antragstellern mitgetheilt werden. Eine Erneuerung des nämlichen Antrages wird dann füglich eine Widerlegung jener Gründe und damit die thatsächlichen Unterlagen für eine nochmalige Sachwürdigung bringen müssen, widrigenfalls man jedes nochmaligen näheren Eingehens darauf überhoben bleibt.

§ 376. Behandlung der Fahrgäste.

Weil man im allgemeinen mehr an die Höflichkeit und das rücksichtsvolle Benehmen des Feilbieters einer Waare gegen seine Abnehmer als an den umgekehrten Fall gewöhnt, und weil der Irrthum weit verbreitet ist, daß der Vortheil im Waarentausche auf Seiten dessen liege, der aus ihrer Abgabe einen Erwerb sucht, weshalb durch deren Abnahme ihm ein Dienst erwiesen werde, für den er erkenntlich sein und nöthigenfalls sogar Ungebührlichkeiten und Ueberhebung in Kauf nehmen müsse, verlangt gemeinüblich jeder, bei der Benutzung einer öffentlichen Fahrgelegenheit höflich und rücksichtsvoll behandelt zu werden. Gleichwohl sind viele durchaus nicht gewillt, in ihrem eigenen Verhalten sich den geringsten Zwang aufzuerlegen und eine den thatsächlichen Verhältnissen entsprechende Rücksicht walten zu lassen. Folgeweise kommt es nicht selten zu unliebsamen Erörterungen oder zu Maßregeln, welche bisweilen nicht bloß bei den unmittelbar Betheiligten Anstoß erregen, sondern sogar schon ein öffentliches Aergerniß entstehen lassen.

Für die Unternehmer und Betriebsleiter entspringt daraus die Zwangspflicht, derartigen Vorgängen rechtzeitig und sachgemäß vorzubeugen, oder, falls sie den Eintritt nicht hatten verhindern können, seine nachtheiligen Folgen zu beseitigen und sie auf andere Weise wieder auszugleichen.

Beförderungsbetriebe werden allerdings in geringerem Grade einen Ertragsverlust aus sachwidrigem Verhalten gegen die Fahrgäste erleiden als die Abgeber von Handelswaare. Fehlt ein Wettbewerb am Orte gänzlich, oder bietet der bestehende Wettbetrieb seinen Abnehmern weniger Vortheile, weil seine Benutzung vielleicht mehr Zeit oder Geld kostet oder gewohnte Annehmlichkeiten vermissen läßt oder unbequeme Uebelstände bringt, so ist ein Ausbleiben von Fahrgästen nicht zu befürchten. Nur wenn man zwischen mehreren gleich brauchbaren und annehmbaren Leistungen die Wahl hat, wird dieselbe unter mehreren gleichzeitig verfügbaren Fahrzeugen gleicher Gattung auf dasjenige fallen, dessen Führer die anderen durch Höflichkeit übertrifft. Ist aber im Straßen-

bahnbetrieb mangels eines Wettbewerbes den Fahrlustigen die Gelegenheit entzogen, wegen Unhöflichkeit des Betriebsunternehmers oder seiner Leute auf Abnahme seiner Beförderungsleistungen zu verzichten, sofern sie nicht die Vortheile des Straßenbahnbetriebes überhaupt verlieren wollen, so braucht mit der Verwirklichung der Drohung nicht gerechnet zu werden, daß bei der Nichterfüllung des einen oder anderen Wunsches viele von der Benutzung der Straßenbahn abstehen, was schwächere Zügebenutzung und Einnahmeausfälle bewirken werde. Trotzdem ist für die vornehmlichste Pflicht des Unternehmers und Leiters gegen die Fahrgäste Höflichkeit und größtmöglichstes Entgegenkommen zu betrachten. Vielfach hindern indeß bald wirthschaftliche[1]), bald verkehrspolitische[2]) Gründe weiteres Entgegenkommen, als durch die getroffenen Einrichtungen verwirklicht wird.

In dem Bestreben, den Fahrgästen möglichst gerecht zu werden, wird bisweilen sogar zu weit gegangen. Einzelne Unternehmer oder Betriebsleiter glauben nämlich verpflichtet zu sein, jede bei ihnen angebrachte Beschwerde gegen Untergebene selbst dann zu einer Rüge des Betreffenden zu benutzen, wenn derselbe vollständig sachgemäß gehandelt hat, oder doch wenigstens den Beschwerdeführer um Entschuldigung für den Vorfall zu bitten. Dadurch erregen oder bestärken sie jedoch in ihm den Glauben an die Rechtmäßigkeit seines und die Unrechtmäßigkeit des Benehmens des Bahnbediensteten, was zum verhängnißvollen Fehler ausarten kann. Muß zwar jede Ungehörigkeit gegen die Fahrgäste unterdrückt und gerügt werden, selbst wenn die Letzteren durch ihr Verhalten solche veranlaßt und den Thäter gereizt haben, so darf dem Beschwerdeführer in derartigen Fällen doch wenigstens nicht ungesagt bleiben, daß sein eigenes Verhalten ungehörig war. Vielmehr ist das durch die Erhebungen gewonnene Urtheil ungeschminkt wiederzugeben; nicht ohne weiteres verdient die einseitige Darstellung des Beschwerdeführers vor der abweichenden des Bahnbediensteten das Uebergewicht der Glaubwürdigkeit und das Verhalten des Letzteren wird ausdrücklich als sachgemäß zu erklären sein, wenn es

[1]) Oben §§ 239, 266—272 II 328ff., 376ff.

[2]) Oben §§ 188—190, 198—200 II 191ff., 223ff.

als solches erkannt wurde. Denn die Beschwerdebescheide gelangen häufig in die Tagesblätter und dadurch zur Kenntniß weiterer Kreise, in denen nunmehr die irrthümliche Auffassung geweckt wird, daß eine rücksichtslose Behandlung der Fahrgäste um sich greift, zumal derselbe Fall meist die Runde durch verschiedene Blätter macht und dabei schließlich sehr aufgebauscht zu werden pflegt[3]).

Hier ist die Frage zu berühren, ob die Schaffner zum Wechseln größerer Münzen verpflichtet werden sollen. Aus der gebräuchlichen polizeilichen Bestimmung[4]), daß das tarifmäßige Fahrgeld beim Einsteigen zu erlegen sei, folgt einerseits die Vorleistungspflicht und andererseits, daß das Fahrgeld abgezählt bereit zu halten ist. Insofern das Wechseln die Abwickelung der Fahrgelderhebung verzögert und den Schaffner in die Gefahr bringt, irrthümlich zu viel oder zu wenig herauszugeben und dadurch entweder Nachtheile zu erleiden oder der Gefahr ausgesetzt zu sein, für unredlich zu gelten, darf der Schaffner jedenfalls nicht gezwungen werden, auf seine Gefahr und mit eigenem Gelde zu wechseln, zumal das Bekanntwerden eines solchen Gebotes leicht zur Auffassung führt, ein Recht auf Herauszahlung zu haben, welches dann von allen, die Kleingeld brauchen, ausgiebig ausgenutzt werden und dahin führen kann, daß dem Schaffner sehr schnell das Wechselgeld fehlt.

Für eine Rücksichtslosigkeit gegen die Fahrgäste wird die Weigerung der Unternehmer erklärt, ihren Leuten das Trinkgeldnehmen zu verbieten. Das Trinkgeldunwesen ist zweifellos ein lästiger Mißbrauch, der mittelbar zur Nachahmung zwingt, um nicht bei Anderen für geizig zu gelten oder schlechtere Behandlung zu finden. Eine

---

[3]) So war z. B. in Berlin ein Fahrgast mit dem Schaffner in Streit gerathen, ob er ihm ein größeres Geldstück früher zu übergeben habe, bevor die Fahrkarte und der zurückzugebende Betrag ihm eingehändigt sei. Die beiderseitigen Erörterungen über die Vorleistungsverbindlichkeit erregten bei den Mitfahrenden Aergerniß, weshalb der Schaffner schließlich den Fahrgast von der Weiterfahrt ausschloß, wozu er polizeilich berechtigt war. Gleichwohl bekam der Fahrgast auf seine Beschwerde ein Entschuldigungsschreiben und der Schaffner einen Verweis, weil er hätte nachgeben sollen, während umgekehrt der Fahrgast zu belehren gewesen wäre, daß der Schaffner polizeivorschriftsgemäß und er ungehörig gehandelt habe. Durch diesen Bescheid kann der Irrthum verbreitet werden, als habe der Fahrgast das Fahrgeld erst nach Vorleistung der Fahrkarte zu erlegen, während das Umgekehrte zutrifft.

[4]) Oben § 41 I 103[6].

ungleichmäßige Behandlung der Fahrgäste je nachdem, ob sie Trinkgeld geben oder nicht, und jedes auf die Erlangung eines Trinkgeldes hinzielende Benehmen ist zwar mit aller zu Gebote stehenden Strenge zu hintertreiben; dagegen lasse man sich zu keinem ausdrücklichen allgemeinen Verbote verleiten, an welchem leicht diejenigen Aergerniß nehmen würden, welche die Gewährung ihnen geleisteter besonderer Dienste entgelten möchten, und welches den Unternehmer leicht in die Zwangslage bringt, gerade seine höflichsten und brauchbarsten Leute zu verlieren.

Kindern, weiblichen, alten und schwächlichen Personen beim Ein- und Aussteigen soweit zu helfen, als es ohne Herbeiführung von Betriebsunregelmäßigkeiten geschehen kann, wird meist schon polizeilich gefordert[5]), sodaß entsprechende dienstliche Anweisungen sicher am Platze sind.

Nicht selten werden angesehene, bis dahin unbestrafte Personen theils bei Verübung groben Unfuges durch Belästigung der Mitfahrenden, theils bei Fahrgelderhinterziehungen betroffen. Ist es rathsam, dieselben wegen der verübten That durch Anzeige des Vorfalls zur strafrechtlichen Verantwortung zu bringen? Die Anhänger der Abschreckungstheorie werden sich jedenfalls dafür entscheiden. Andererseits ist nicht zu verkennen, daß die Bestrafung wegen Betruges, dessen Merkmale die Fahrgelderhinterziehung enthält, manchen in seinem ferneren Fortkommen empfindlich stören würde. Dies hat vielfach dazu bewogen[6]), von einer Anzeige abzustehen, so oft freiwillig eine dem Vermögen und der Stellung des Thäters angemessene Entschädigung zur Beamtenunterstützungskasse gezahlt wurde. Der Erfolg führt zu einer Begünstigung der Reichen vor den Armen und ist umsomehr unsittlich, als Erstere strafwürdiger sind wie Letztere.

§ 377. Behandlung der Untergebenen.

Soll ein für das Unternehmen förderliches Einvernehmen zwischen sämmtlichen Werkthätigen des Betriebes bestehen, so muß

---

[5]) Oben § 36 I 89[10].

[6]) In Frankreich erzielte die Westbahn bei dieser Behandlungsweise in einem Jahre über 60000 Fr. Ztschr. f. Transportw. X 216; oben § 364 II 585.

jeder einzelne sich bewußt sein, daß seine Leistung die gebührende Anerkennung findet und strenge Pflichterfüllung ihm den Bestand seiner Stellung sichert. Nichts stört die Lust und Liebe zur Berufsthätigkeit in gleichem Grade wie die Erkenntniß, seine Leistungen unterschätzt zu sehen, gegen Andere zurückgesetzt und ungerecht behandelt zu werden, einer willkürlichen Entlassung ausgesetzt zu sein, wenn seine Kräfte nachlassen oder begünstigte Bewerber Anstellung finden sollen. Man läßt sich letzterenfalls leicht für einen Ausstand behufs Verbesserung der wirthschaftlichen Lage oder Erlangung günstigerer Arbeitsbedingungen gewinnen und giebt die innehabende Stellung auf, sobald anderweit bessere Bedingungen geboten werden. Die Gewißheit, unbedingt auf seine Leute rechnen zu können und im Bedarfsfalle sie zu außergewöhnlichen Leistungen willfährig zu finden, schwindet mit den ersten Anzeichen, daß der Betriebsleitung das Wohlwollen und ein warmes Gefühl für die Leiden und Schicksale der Untergebenen fehlt.

Deshalb ist es für einen kaum wieder gut zu machenden Fehler jeder Betriebsverwaltung zu bezeichnen, die verschiedenen Klassen der Erwerbsthätigen abweichend zu behandeln: den Angaben des einen (z. B. Kontrolleur) mehr Glauben beizumessen als den abweichenden eines anderen (z. B. Schaffner), solange nicht sachliche Gründe hierzu berechtigen, Argwohn und Voreingenommenheit zur Richtschnur bei Beurtheilung gewisser Handlungen (z. B. Fehler in der Fahrscheinausgabe) vor einer unbefangenen Prüfung sämmtlicher einschlagenden Verhältnisse walten zu lassen, bei Gehaltsaufbesserungen, Beförderungen und der Vertheilung von Belohnungen weniger durch sachliche Gründe als durch eigene Vorliebe oder fremde Empfehlung sich leiten zu lassen, dem einen nachzusehen, was bei dem anderen gerügt wird, dem einen die Anerkennung seiner außergewöhnlichen Diensterfüllung zu versagen, die dem anderen gewährt wird. Insofern nun aber jede durch sachwidrige Behandlung geweckte Unlust dadurch die Allgemeinheit schädigt, daß mit dem schwindenden Diensteifer die Berufsverrichtungen mürrisch und lässig erledigt werden, wird sie bald zur Unzufriedenheit der Behörden und der Bevölkerung über den Betrieb führen.

Umgekehrt sind nicht hoch genug anzuschlagende Hülfsmittel

zum Gewinnen der Anhänglichkeit und Willfährigkeit: das Vertrauen der Untergebenen durch rechtzeitige Verbesserung der Löhne zu wecken, Schonung ihrer Kräfte, Antheilnahme an ihrem etwaigen Mißgeschicke, der persönliche Verkehr bei festlichen Gelegenheiten und die Errichtung von Wohlfahrtseinrichtungen. Welche besonderen Maßregeln hierzu förderlich sind, fand bereits Erwähnung[1]).

Bei Auswahl der unmittelbaren Vorgesetzten soll man Bewerber vornweg ausschließen, welchen das Vertrauen der Leute fehlt, und welche bei ihren Eigenschaften (Stolz, Ueberhebung, Grobheit) die Untergebenen nicht für sich gewinnen würden. Umgekehrt wird, wer die Liebe der Leute genießt, durch Berufung in ein Vorgesetztenverhältniß stets deren Vertrauen behalten.

§ 378. Handhabung der Strafgewalt.

Da zu einer Strafgewalt über ihre Untergebenen die Betriebsunternehmer nur aufgrund des Arbeitsvertrages gelangen[1]) können und gemeinüblich[2]) untersagt ist, das Ehrgefühl oder die guten Sitten verletzende Strafbestimmungen zu begründen, werden Geldstrafen, Verweise oder Rügen, Dienstentlassung, Zurückversetzung oder Zurückstellung in der Beförderung die einzigen verwendbaren Strafübel bleiben. Namentlich ist der bisweilen beliebte Gebrauch, als Strafe eine Ueberarbeit oder eine unbequeme Thätigkeit aufzuerlegen, mit einer etwaigen gesetzlichen oder behördlichen Beschränkung der täglichen Arbeitszeit unverträglich. In diesem somit begrenzten Rahmen willkürlich zu strafen, ist ernstlich zu widerrathen. Denn nichts lähmt die Arbeitslust, das Vertrauen zum Arbeitsgeber und die Vorliebe für die Sache, der man dienen soll, so sehr als das peinliche Gefühl, für etwaige Versehen unnachsichtlich und empfindlich bestraft zu werden, ohne die Gewißheit zu haben, sich von der Unbefangenheit des gefällten Urtheils im Wege einer Nachprüfung Ueberzeugung verschaffen zu können. Je geringer die Bildung und je beschränkter das Denkungsvermögen jemandes ist, desto leichter wird er versucht

---

[1]) Oben §§ 186, 257 II 188 ff., 361 ff.

[1]) Oben §§ 54, 89 I 151, 271 ff.

[2]) z. B. GwO 134 b.

sein, die auferlegte Strafe für ein ihm widerfahrenes Unrecht anzusehen. Den Beweis liefert die Thatsache, daß die Einschränkung der Strafgewalt bei allen Ausständen gefordert und der angebliche Mißbrauch mit derselben als ein meist erfolgreiches Mittel gebraucht wird, jemanden zum Anschluß an einen Ausstand zu bestimmen[3]).

Ist danach der Mißbrauch der Strafgewalt höchst gefährlich, so wird zunächst dahin zu wirken sein, das Vertrauen zu der Unbefangenheit und Gerechtigkeit des Strafenden nicht etwa dadurch zu erschüttern, daß derselbe Fall verschiedene Behandlung findet, je nachdem der Thäter sich größerer oder geringerer Gunst bei seinen Vorgesetzten erfreut. Sodann ist zu vermeiden, ohne genügende thatsächliche Feststellung einen Vorfall als erwiesen anzunehmen und vielleicht bei widerstreitenden Angaben ohne weiteres dem Höhergestellten oder dem Angeber zu glauben, indem vielmehr abzuwägen ist, ob der Beschuldigte durch sein sonstiges Verhalten sich thatsächlich minder glaubwürdig erwiesen hat. Es ist im zweifelhaften Falle vorzuziehen, den Vorfall als unaufgeklärt zu betrachten, als einen Unschuldigen auf trügerische Verdachtsgründe hin für schuldig zu befinden.

Allzuhäufige Strafen für geringfügige Versehen verlieren ihre Wirkung, indem sie nicht mehr abschrecken, sondern umgekehrt Abneigung gegen den Beruf hervorrufen. Deshalb hat man mit Verweisen oder Rügen sparsam umzugehen. Geldstrafe trifft die Familie, sobald höhere Beträge gegriffen werden, indem dadurch andere Lebensbedürfnisse eingeschränkt werden müssen, und kann bisweilen Anlaß werden, zum Wiedereinbringen des entzogenen Betrages sich auf den abschüssigen Weg der Fahrgeldhinterziehung oder ähnlicher Unregelmäßigkeiten zu wagen.

Hätte die Entlassung einen besonders tüchtigen und brauchbaren Mann zu treffen, so würde man sich durch eine solche selbst strafen und dem Betriebe leicht schaden, indem denkbarerweise der Ersatzmann weniger leisten und nicht befriedigen wird. Diese Erwägung mahnt nicht allein zur Vorsicht mit dem Ausspruche sondern schon mit der Androhung einer Dienstentlassung für den Fall

[3]) Ztschr. f. Eisb. u. Dampfsch. III 847 ff.

eines bestimmten Verhaltens. Denn verwirklicht man bei gegebenem Anlasse die Drohung nicht, so verliert dieselbe entweder ihre Bedeutung bei Anderen, denen eine solche vielleicht gleichfalls zutheil wurde, oder sie führt zur Ungerechtigkeit, wenn für ihre Verwirklichung Erwägungen persönlicher Natur den Ausschlag geben. Versetzt man jemanden zur Strafe von einer höheren zu einer geringeren Stellung zurück, so verletzt man dadurch das Ehrgefühl aller, welche in der letzteren stehen, weil man ihnen durch den Vorfall zeigt, daß sie gerade noch gut genug gehalten werden, einen anderwärts Ausgestoßenen unter sich zu dulden. So bleibt denn als einziges Strafübel, welches ohne Schaden verhängt werden darf, das Zurückstellen von der Beförderung oder bei etwaigen Begünstigungen, weil beides nur als Folge tadelloser und bewährter Führung gewährt zu werden braucht.

Uebrigens werden in den meisten Fällen, wo jetzt schon gestraft zu werden pflegt, sachgemäße Vorstellungen, zweckmäßige Verhaltungsmaßregeln und milde Ermahnungen viel besser wirken, weil die menschliche Natur leichter geneigt ist, einer wohlwollenden Behandlung sich zu fügen, als ein Unrecht einzugestehen, indem der angeborene Trotz vielfach die Selbsterkenntniß nicht aufkommen läßt.

§ 379. Beförderungen und Auszeichnungen.

Glaubt man Nachlässigkeit und Versehen bestrafen zu sollen, so wird man umgekehrt nicht umhin können, hervorragende Leistungen zu belohnen. Die Mittel hierzu sind Belobigungen, äußere Abzeichen, Vermögensvortheile und Beförderungen. Bezüglich ihrer gilt gleichfalls, daß sie durch zu häufiges Ausüben ihre Wirkung verlieren und werthlos werden, ohne daß jedoch jemals ein wirklicher Schaden daraus erwachsen kann. Jede Auszeichnung ist mehr oder weniger ein Hervorziehen des damit Bedachten vor den Uebrigen und verletzt Letztere, wenn es grundlos erfolgt und lediglich persönlicher Vorliebe entspringt, weil deren Ehrgefühl dadurch leidet. Dies wird meist zu wenig beachtet, woraus in manchen Betrieben eine so große Unzufriedenheit über die üblichen Auszeichnungs- und Beförderungsgrundsätze entstanden ist, daß offen

von Günstlingswirthschaft gesprochen wird. Man sollte ausnahmslos die Erlangung der höheren und besseren Stellungen den in niederen Erprobten vorbehalten, weil dadurch deren Pflichteifer geweckt wird und sie zur Anspannung ihrer besten Kräfte geführt werden, statt dieselben Schiffsbrüchigen anderer Berufsfächer zu eröffnen, die vom Bahnbetriebe vielleicht keine Ahnung und nur den Zufall für sich haben, von einer namhaften Person begünstigt zu sein.

Nach Ablauf gewisser Dienstjahre Ehrengeschenke[1]) (Uhren, Peitschen und ähnliche brauchbare Gegenstände) zu gewähren, Gehalt zuzulegen, äußere Abzeichen durch silberne oder goldene Litzen an den Aermeln oder Kragen einzuführen, ist der Nachahmung umsomehr zu empfehlen, als wider alles Erwarten die Erfahrung festgestellt hat, daß der Wunsch, sie zu erlangen, schon manchen davon abgehalten hat, seine Stellung aufzugeben oder den Verlockungen von Aufwieglern zu folgen.

§ 380. Vereinsbildung im Straßenbahnwesen.

Den Wahlspruch »Einigkeit macht stark« sollten die Betriebsverwaltungen oder Betriebsleiter umsomehr zur Richtschnur ihres Verhaltens nehmen, als in immer weitere Kreise die Erkenntniß gedrungen ist, daß einer geschlossenen Menge schwerer beizukommen ist und mehr durchzusetzen gelingt, als wenn jeder in ihr einzeln angegriffen oder selbständig vorgegangen sein würde. Nach dieser Richtung sind bereits verschiedene Versuche gemacht, die Straßenbahnen zu einer gemeinsamen Vertretung ihrer Gerechtsame zu vereinigen.

Obenan steht die Begründung des internationalen[1]) permanenten Straßenbahnvereins, welcher sein Ziel indeß verfehlt hat, weil er die Aufgabe zu weit stellte, und bei der verschiedenen Gesetzgebung, welche im Gebiete des Straßenbahnrechtes herrscht, bei den abweichenden Lebensgewohnheiten, Verkehrsbedürfnissen und Wohlstandsverhältnissen in den einzelnen Staaten natur-

---

[1]) Damit sind nicht zu verwechseln die bisweilen üblichen Belohnungen für Verhütung von Unfällen.

[1]) Ztschr. f. Lok. u. Straßenbahnw. V 136, VII 141, VIII 49, IX 172, X 146; Straßenbahn II 307, III 73.

gemäß eine Verständigung über Maßregeln nicht zu gewinnen ist, welche allerwärts mit gleichem Erfolge durchzuführen oder gleich lebhaft anzustreben sein würden.

Weit zweckmäßiger würde die Bildung fester und zielbewußter Vereinigungen innerhalb der einzelnen Staaten oder Rechtsgebiete sein, welche in der Fachpresse[2]) auch wiederholt angeregt, dagegen bisher nur für Italien[3]) verwirklicht ist. In Deutschland hat man sich bisher mit zwei[4]) zwangslosen Vereinigungen genügen lassen, von denen die jüngere indeß bisher noch keinerlei Erfolge aufzuweisen hat.

Uebrigens wird es einem nur lose zusammenhängenden und deshalb schnell lösbaren Vereine niemals gelingen, eine Machtstellung zu gewinnen und fruchttragende Unternehmungen zu schaffen. Zwar sind vereinzelt unter Mitwirkung der meisten Deutschen Straßenbahnverwaltungen gemeinsame Ausarbeitungen[5]) und Vorstellungen[6]) zustande gekommen, doch haben die dabei zutage getretenen Schwierigkeiten entmuthigt, sich nochmals in gleiche Lage zu begeben. Andererseits tritt öfters die Gelegenheit so unerwartet ein, den durch die Gesetzgebung drohenden Gefahren noch begegnen zu sollen, rechtzeitig die benöthigte Aufklärung und Beseitigung eingebürgerter Irrthümer[7]) zu erbringen, daß die Vorbereitung derartiger Arbeiten und das Sammeln der gemachten Erfahrungen sehr wünschenswerth erscheint.

Als Aufgaben eines Straßenbahnvereins sind zu bezeichnen: die Widerlegung der durch die Tagesblätter gegen den Betrieb und die Bahneinrichtungen verbreiteten Angriffe oder Entstellungen, die sachgemäße Aufklärung der Behörden zur Bekämpfung bestehender Vorurtheile, bei den gesetzgebenden Körperschaften einzubringende Vorschläge zur Beseitigung herrschender Mißstände, die Berichtigung

---

[2]) Straßenbahn II 306, III 353, IV 34, V 186.

[3]) Associazione Tramviaria Italiana; Ztschr. f. Transportw. VIII 96.

[4]) Freie Vereinigung der Straßenbahnbetriebsleiter Rheinlands, Westfalens und der benachbarten Bezirke; Vereinigung Deutscher Straßenbahnen.

[5]) Meine Betriebsunfälle, Haftpflicht und Unfallsgefahrengesetz entstanden auf diese Weise.

[6]) z. B. der Antrag an den Deutschen Reichstag wegen Strafrechtsschutzes für die Pferdebahnen, oben §§ 102, 372 I 313[16] II 603.

[7]) z. B. der Preußische Kleinbahnengesetzentwurf.

der in Gerichtsurtheilen zum Ausdrucke gelangten irrthümlichen Auffassung über angebliche Eigenthümlichkeiten des Straßenbahnbetriebes, endlich gemeinsames Handeln zur Abwehr wirthschaftlicher Nachtheile durch Uebervortheilung seitens der Unfallsversicherungsgesellschaften oder durch Ausbeutung seitens der Straßeneigenthümer.

Bisweilen wird befürchtet, durch einen Verband der Staatsregierung zu mißfallen. Diese Besorgniß ist ungerechtfertigt. Nachdem die neuere Gesetzgebung allerwärts Verbindungen zur gemeinsamen Verbesserung der wirthschaftlichen Lage nicht bloß gestattet, sondern ihnen sogar in gewissen Formen Vorschub geleistet[8]) hat, wird die Staatsregierung einen Straßenbahnverein sogar eher für nützlich als für gefährlich erklären, weil er ihr die Gelegenheit bietet, sich schnell über wünschenswerthe Fragen zu unterrichten und auf bequeme Weise durch den Vereinsvorstand mit den Vereinsmitgliedern zu verhandeln. Erst durch Bildung eines Vereines wird die enge Angliederung des Straßenbahnwesens an das moderne Wirthschafts- und Rechtsleben vollständig zu erreichen sein.

Die Vereinsthätigkeit würde mit der Schaffung einer Vereinsstelle zu beginnen haben. Hier würden die Erfahrungen sämmtlicher Betriebe, die ergangenen Urtheile, Angriffe und Anforderungen zu sammeln sein; von hier wäre Belehrung und sachgemäße Aufklärung jederzeit zu erlangen und jeder unberechtigte Angriff zu widerlegen oder zurückzuweisen.

§ 381. Fachblätter.

Die bestehenden Zeitschriften[1]), welche das Straßenbahnwesen behandeln, geben zwar schätzenswerthe Aufklärung über Zustandsverhältnisse und gemachte Erfindungen; gleichwohl genügen sie für das Bedürfniß der Straßenbahnverwaltungen noch nicht. Denn die Widerlegung von Angriffen, welche in den Tagesblättern veröffentlicht werden, liegt nicht in der Aufgabe einer Fachzeitschrift,

---

[8]) Der im Preußischen Landtage berathene Entwurf eines Gesetzes betreffend Stadterweiterungen und Zonenenteignungen sieht §§ 3[3], 21[1] vor, daß die Betheiligten einen gemeinsamen Vertreter zur Verhandlung mit den Behörden stellen.

[1]) Oben § 11 I 23.

die ihr bisweilen sogar schon um deshalb nicht gewachsen ist, weil sie zu selten erscheint und in weiteren Kreisen, wohin die Tagesblätter gelangen, nicht gelesen wird. Mithin werden durch sie verbreitete Berichtigungen nur dann einem weiteren Leserkreise zugänglich, wenn diejenigen Tagesblätter sie übernehmen, welche die Angriffe brachten. Deshalb könnte daran gedacht werden, eine besondere Tageszeitung zu begründen. Solches wäre jedoch entweder verfehlt oder mit unerschwinglichen Kosten verbunden. Denn giebt man sie unentgeltlich ab, so müßte dies massenhaft geschehen; fordert man Zahlung, so wird man schwer Abnehmer finden und deshalb die Arbeit vergeblich sein.

Unter so bewandten Umständen muß vielmehr das Bestreben darauf gerichtet sein, thunlichst die Tagesblätter für die eigenen Zwecke sich dienstbar zu machen. Man erreicht solches durch die Herausgabe einer sachgemäß bearbeiteten Korrespondenz, welche den Zeitungen sämmtlicher Parteirichtungen gleichzeitig und unentgeltlich zugänglich zu machen sein würde; den meisten würde solche willkommen sein. Gegen die Annehmlichkeit, ihre Leser fortlaufend über die Vorgänge aus dem Gebiete der Straßenbahnen unterrichten zu können, werden sie nicht ablehnen, Berichtigungen zu bringen, deren thatsächliche Unterlagen ihnen verbürgt und deren innere Schlüssigkeit als richtig anerkannt wird. Die Verwirklichung dieses Gedankens wird indeß erst einem Straßenbahnvereine vollständig gelingen. Bis dahin werden die Verwaltungen gleichwohl nicht verabsäumen dürfen, die Fachzeitschriften zu lesen und thunlichst ihren Angestellten zugänglich zu machen. Sie würden ferner sachwidrig handeln, wenn sie etwaige zur Verbreitung bestimmte Mittheilungen einzelnen Tagesblättern vorenthalten, mit deren Richtung sie nicht einverstanden sind. Denn die Straßenbahnen sind Unternehmungen für alle ohne Unterschied des Glaubens, der Gesinnung, der gesellschaftlichen Stellung und der Vermögenslage. Deshalb haben alle den gleichen Wunsch und das gleiche Recht nach Aufklärung, Belehrung und Berichtigung, sodaß durch Ausschluß einzelner Tagesblätter deren Leser betroffen und gegenüber den Lesern anderer Blätter ungleichmäßig behandelt würden.

Sach-Register.

(Die Ziffern, denen keine II. vorgesetzt ist, beziehen sich auf den I. Band.)

A.

B.

C.

D.

E.

F.

G.

H.

J.

K.

L.

M.

P.

Q.

R.

S.

U.

V.

Berlin.
Druck von Martin Oldenbourg,
Adlerstraße 5.